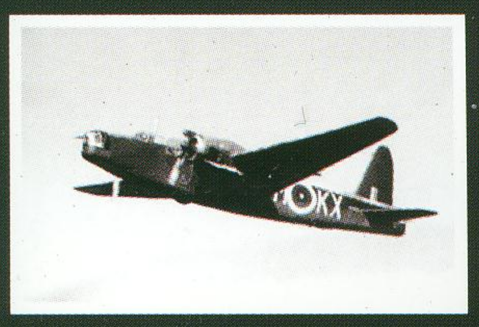
AÉRO JOURNAL

N°38
BIMESTRIEL
AOÛT - SEPT. 04

LES ÉCOLES DE PILOTAGE (39-40)

LE GRAND BLUFF LE HEINKEL He 100

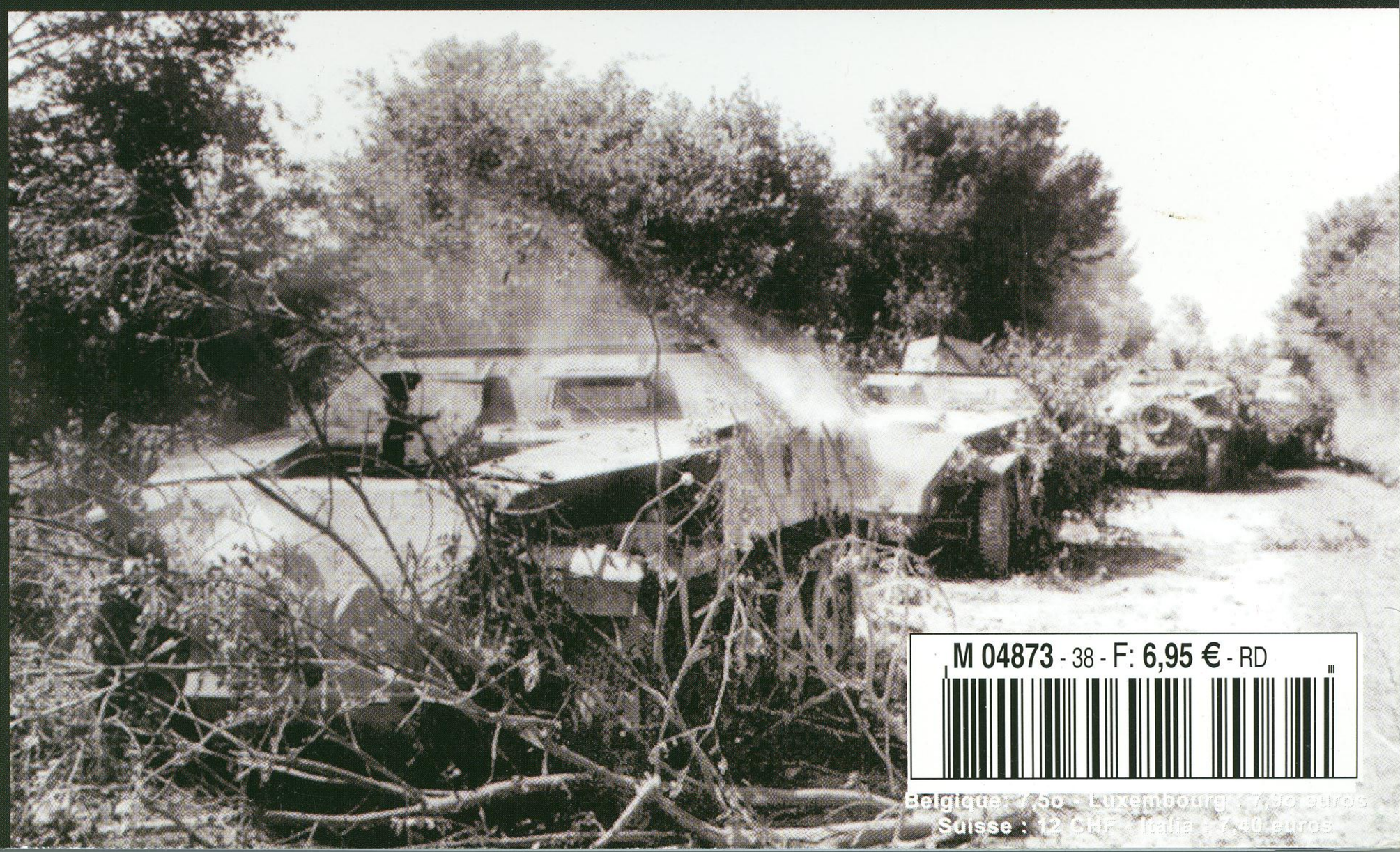
N° 311 (Czech) SQUADRON



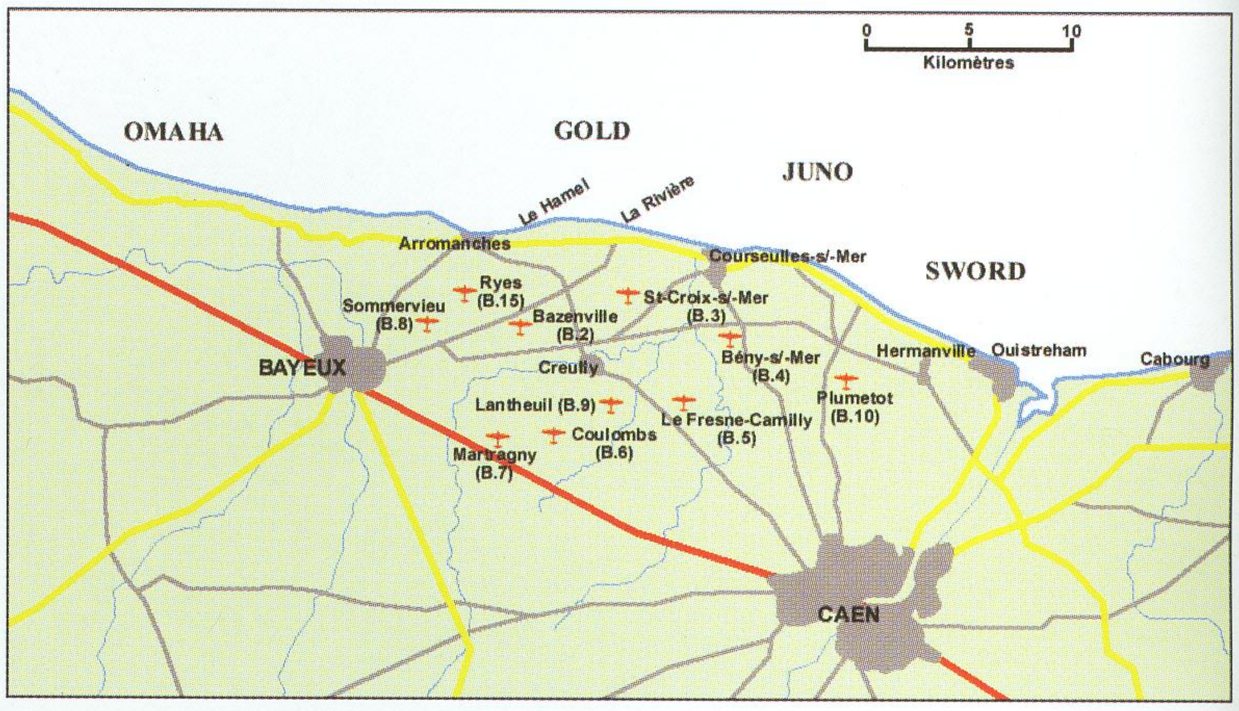
LE HØVER M.F. 11

LA CHASSE FRANÇAISE
LE GC II/9 (39-42)

MORTAIN, AOÛT 1944
LES TYPHOON ÉCRASENT VON KLUGE



M 04873 - 38 - F: 6,95 € - RD
Belgique : 7,50 - Luxembourg : 7,90 euros
Suisse : 12 CHF - Italia : 7,50 euros



CHERBOURG

Barfleur

Valognes

Ste-Mère-Eglise

Carentan

Lessay

Arromanches

Bayeux

CAEN

St-Lô

Coutances

Villers-Bocage

Gavray

Falaise

Granville

Villedieu-les-Poêles

Vire

Flers

Chérencé-le-Roi

Sourdeval

Le Mesnil-Adelée

Mont-St-Michel

Avranches

Saint-Barthélémy

Mortain

Carenton

Domfront

La Ferté-Macé

Fougères

Mayenne

NOTAM
(NOTICE TO AIRMEN)

Des soldats britanniques inspectent les restes d'un convoi qui a subi les assauts meurtriers d'une escadrille de Typhoon près de Falaise. On note la topographie particulière du bocage normand, avec ses routes étroites et bordées de haies et d'arbres, qui n'offre aucune échappatoire possible. Contre des véhicules peu ou pas blindés, les canons de 20 mm se sont révélés dévastateurs.

AÉRO-JOURNAL N° 38 – Août - septembre 2004

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions International, S.A.R.L. au capital de 400 euros immatriculée au RCS d'Agen, SIRET 44003063300028.
Commission paritaire : 0508 K 83091
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :

Aéro-Éditions International
BP 31 - 47551 Agen-Boé Cedex 1
(Tél : 05.53.98.35.79 - fax : 05.53.96.99.01 - e-mail : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par Léonce Deprez à Ruitz (62).
Prix au numéro : Euro 6,95 (France métropolitaine).
Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

L'arme fatale ?

Lorsqu'il entra en service en septembre 1941, le Hawker Typhoon était le chasseur le plus lourd et le plus puissant jamais conçu, mais il était encore loin d'être au point. Son développement avait connu son comptant de retards et de problèmes, le plus grave étant la mauvaise manie qu'avait l'empennage d'abandonner le reste de l'avion en piqué prononcé. En outre, son surpuissant moteur Sabre était sujet à des pannes en vol. Les débuts opérationnels du Typhoon furent peu encourageants, l'appareil se révélant inférieur dans presque tous les compartiments de vol au Fw 190A qu'il était pourtant chargé de contrer. Entre juillet et septembre 1942, chaque mission se traduisit par la perte d'un appareil pour des raisons techniques. En septembre 1942, il ne faisait aucun doute que le Typhoon était un échec patent et toute autre force aérienne que la RAF aurait annulé les commandes en cours et envoyé les survivants dans les écoles ou au pilon.
Mais, contre toute attente, il fut repêché parce que commença à circuler la rumeur que le Typhoon avait été taillé sur mesure pour l'appui des troupes au sol. On se demande bien pourquoi. Génétiquement, l'appareil était un intercepteur et ses performances avaient été optimisées en conséquence. Il n'était que faiblement blindé et les artilleurs allemands ne pouvaient pas plus rater son proéminent radiateur qu'un éléphant dans un couloir. Certes, il disposait d'un armement qui pouvait faire des ravages, mais en raison de sa vulnérabilité congénitale, les pilotes avaient reçu l'ordre de n'exécuter qu'une seule passe, ce qui les empêchait de donner une estimation valable des coups portés à l'ennemi.
Le grand artisan du sauvetage du Typhoon fut le *Wing Commander* Roland Beamont qui, après avoir soigneusement étudié les techniques des *Jabo* allemands – et vainement tenté de les intercepter – se lança dans une série de raids nocturnes hardis au-dessus du continent. En novembre 1942, Beamont fit monter des bombes sous la voilure. Le Typhoon était devenu un chasseur-bombardier. Cependant, il attendait toujours une arme à la hauteur des espérances que la réussite d'une poignée de pilotes chevronnés avait fait naître. Un an plus tard, le Typhoon expérimentait une roquette air-sol non guidée. Le Typhoon était devenu un système d'arme.
Il n'en était pas devenu pour autant un avion à mettre entre toutes les mains; un atterrissage sur le ventre était suicidaire pour un jeune pilote. Ses graves défauts n'ont jamais été résolus de manière définitive. Malgré le renforcement de la structure, il arrivait encore que la queue se détache et si la fiabilité du Sabre avait été grandement améliorée, il manifestait encore une certaine propension aux retours de flammes. Sa vulnérabilité aux armes de petit calibre entraîna de lourdes pertes : 500 Typhoon furent perdus en opérations entre juin 1944 et mai 1945 (dont seulement 10 % à la Luftwaffe). Quant à la roquette, sa trajectoire aléatoire conférait aux estimations officielles de précision un caractère plutôt optimiste
Au cours de la bataille de Normandie, tout juste 8 % des engins allemands furent mis hors de combat par l'aviation. Or, l'aviation alliée comptait aussi seize *Groups* de P-47 et P-38 de la 9th *Air Force* dont l'action a souvent été éclipsée par les « hauts faits » des Typhoon à Mortain et Falaise. Ne pouvant se réfugier derrière les statistiques pour justifier les louanges tressées au Typhoon, la RAF déplaça la discussion sur le terrain de l'affaiblissement du moral des troupes allemandes sous l'effet des attaques de ses chasseurs-bombardiers – un paramètre difficile à quantifier, donc à réfuter.
Quoi qu'il en soit, le Typhoon ne survécut pas à la guerre. Alors que les états-majors alliés se félicitaient de la réussite du chasseur-bombardier dont l'avenir s'annonçait radieux après mai 1945, cela sonne comme un désaveu.

CJE

Ci-dessus :
arrivée du lieutenant-colonel Vuillemin à Ben Gardane, le 11 juin 1943. Il converse avec le commandant de Saint-Péreuse, commandant le *Bretagne*.

Ci-dessous :
Vuillemin (de dos, à gauche) discute avec des officiers. À droite, avec la casquette, Saint-Péreuse.
(CT Air)

REÇU 5 SUR 5

Le « colonel-général »

Dans Aéro-Journal (Hors-série n° 6 de mars 2004), on lit au bas de la page 67 la note suivante : « [9] *Il faut signaler le passage éclair d'un lieutenant-colonel Vuillemin à la tête du Bretagne entre le 11 et le 17 juin 1943. Cet officier supérieur avait été nommé par décision du général de Gaulle. Les raisons de la brièveté de son séjour nous sont inconnues.* »
Cet officier supérieur était en fait le général d'armée aérienne Joseph Vuillemin (1883-1963), chef d'état-major général de l'armée de l'Air en février 1938, puis commandant en chef des forces aériennes à la déclaration de guerre.
La première page d'un numéro du journal *La Dépêche d'Alger* de juin 1943 nous apprend que le général d'armée Vuillemin a demandé un commandement au général de Gaulle. Ce dernier répond favorablement à cette demande et affecte le général Vuillemin au commandement du groupe *Bretagne*, mais avec le grade correspondant à ce commandement, c'est-à-dire celui de lieutenant-colonel. Et c'est ainsi que le 11 juin 1943, le nouveau patron du *Bretagne* débarque à Ben Gardane, succédant au commandant Pierre Tassin de Saint-Péreuse, (1910-1995), compagnon de la Libération de juin 1941, commandant du groupe depuis août 1942.
« *Le 11 juin arrivait le général Vuillemin. Il avait des galons de lieutenant-colonel, mais tout le monde l'appelait "Mon général". Il était accompagné du général Weiss, de deux journalistes et d'un certain nombre d'officiers nouvellement affectés au groupe. Après avoir passé le groupe en revue, les deux généraux furent reçus à la popote des officiers. Il faisait un violent vent de sable, la chaleur était torride bien qu'il fût dix-huit heures et la tente-popote manifestement trop petite. Très simplement, les généraux se mirent en bras de chemise et le dîner fut très gai.*
« *Le général Weiss repartit le lendemain, tandis que le général Vuillemin, souffrant, gardait la chambre. Le surlendemain, il se faisait présenter les officiers. Puis, il visita les installations du camp. Enfin, le 17 juin, il repartait pour Alger avec le commandant de Saint-Péreuse afin de s'occuper de l'avenir du groupe. Disons tout de suite qu'il ne revint pas. On apprit ultérieurement qu'il abandonnait le commandement du groupe.*
« *Tout le monde comprit très bien qu'il avait voulu faire un geste symbolique en prenant ainsi un commandement bien au-dessous de ceux qu'il avait exercés, mais que la vie rude de Ben Gardane ne pouvait convenir à un homme de son âge, chacun rendant d'ailleurs hommage à son passé de grand aviateur.* »
Historique du groupe Bretagne (collection de l'auteur), document anonyme remis dans les années 70 par le colonel André Milon, ancien du groupe.

Après le départ du « colonel-général », Saint-Péreuse reprendra sa place à la tête du *Bretagne*. Pas pour longtemps d'ailleurs, car le 14 juillet suivant, au cours d'une mission de liaison avec l'état-major d'Alger, le Caudron Goéland à bord duquel il a pris place, fait un atterrissage forcé, faisant quatre tués et deux blessés graves dont Saint-Péreuse qui sera amputé d'une jambe. Il sera remplacé à la tête du *Bretagne* par le commandant Pierre Fenaux de Maismont (1911-1944), compagnon de la Libération de juin 1941.

Joseph Vuillemin, élève de l'école militaire de l'artillerie et du génie de Versailles après deux années de service militaire effectués dans la troupe, avait commencé la guerre de 1914 comme lieutenant pilote. En 1918, il était commandant et titulaire de la Croix de guerre 1914-18 avec seize citations et, à titre exceptionnel en avril 1918, le très envié *Distinguished Service Order* britannique par décision spéciale de Sa Majesté George V. Il fut connu ensuite pour avoir effectué de très nombreux raids aériens en Afrique et avoir commandé la fameuse croisière noire à la fin de l'année 1933.
Pour en terminer, précisons que, quelques années plus tard, un autre officier général demandera lui aussi à rendre ses étoiles pour reprendre les galons de lieutenant-colonel, grade correspondant au commandement sollicité. En 1950, le général de corps d'armée Raoul-Charles Magrin-Vernerey alias Monclar (1892-1964), compagnon de la Libération lui aussi de juin 1941, échangea ses quatre étoiles contre les galons panachés de lieutenant-colonel pour prendre le commandement du bataillon français de l'ONU en Corée. Saint-cyrien de la promotion « Montmirail » (1912-14), le jeune sous-lieutenant Magrin-Vernerey avait terminé la Première Guerre mondiale avec le grade de capitaine, onze citations et sept blessures. C'était une figure emblématique de la Légion étrangère. Mais ceci est une autre histoire.

Yves Morieult
Membre d'honneur de l'amicale des forces aériennes françaises libres.

16

MORTAIN, AOÛT 1944
Les Typhoon écrasent von Kluge

Considéré comme le facteur décisif de la bataille de Normandie, le Typhoon a acquis à cette occasion une terrible réputation de tueur de chars. Cependant, les rapports alliés montrent sans ambiguité qu'il a finalement détruit fort peu d'engins pendant la contre-attaque de Mortain. Alors, d'où lui vient sa si flatteuse réputation ?

LES AVIONS

6 Le grand bluff : le Heinkel He 100
52 Le SBN, première demi-réussite de Brewster

LES OUBLIÉS DE L'HISTOIRE

55 Le Høver M.F. 11

LES UNITÉS

40 La couronne t'attend... les écoles 1939/40 (2)
59 Le N° 311 (*Czech*) *Squadron*
67 Le GC II/9 (1939-42)

CAMOUFLAGE ET MARQUES

54 Notre page centrale : sans peur et sans reproche

RUBRIQUES

4 Cinq sur cinq
66 Cinq sur cinq
72 Aéro-Bibliothèque

LE GRAND BLUFF
LE HEINKEL He 100

Jean-Claude Mermet

À LA SUITE DE l'invitation officielle du RLM, qui répond à une visite en France des généraux Milch et Udet, le général Vuillemin, chef d'état-major de l'armée de l'Air, atterrit avec son Amiot 340, piloté par le commandant Rossi, à Berlin-Staaken, le 16 août 1938. Avec l'Amiot 340, orné de la « cocotte rouge », qui est son insigne personnel (mais également celui de la 1ère escadrille du GR I/33), le général Vuillemin veut impressionner les Allemands en leur laissant supposer que le bombardier français le plus moderne est entré en service.

Où le bluff prend naissance

Quatre jours plus tard à Oranienburg, Vuillemin doit assister à une démonstration du Heinkel He 100 V2 dont le pilote, Hans Dieterle, attend l'ordre de décollage sur la piste de Rostock-Marienehe. Cet ordre a certainement été donné par le *Generalmajor* Ernst Udet avant l'arrivée du Fieseler Storch transportant le général Vuillemin, car, à peine celui-ci posé, le He 100 effectue un passage à basse altitude et à grande vitesse, puis exécute une démonstration de voltige. Le *Generaloberst* Erhard Milch explique alors que « *ce plus récent des chasseurs allemands est celui avec lequel Ernst Udet a battu le record du monde de vitesse sur 100 km, le dimanche de la Pentecôte* ». Milch se tourne vers Udet et lui demande : « *Alors, Udet, comment cela marche-t-il avec la production en série du He 112U ?* » À quoi Udet répond : « *La seconde chaîne produit à plein et la troisième doit entrer en production d'ici à quinze jours* ».

Où les services secrets s'emmêlent

Le services du renseignement français sont convaincus que ce nouveau He 112U est prévu en complément, voire en remplacement, du Messerschmitt Bf 109. Les services britanniques sont « mieux informés », mais confondent le He 112U avec le vrai He 112. Un an plus tard, le 11 novembre 1939, ils câblent de Bucarest : « *La Luftwaffe a commandé vingt-quatre He 112U pour évaluation avant de lancer la série. La vitesse maximale est estimée à 600 km/h* ». Trois jours plus tôt, un « informateur sûr » avait envoyé un rapport dans lequel était indiqué : « *Le He 112U a effectué son premier vol; vingt-quatre exemplaires sont commandés. De plus amples informations suivront* ». Enfin, le 28 novembre 1939, un compte rendu final explique : « *En mars de cette année, l'Allemagne a ravi le record du monde de vitesse pure. L'avion utilisé est une version évoluée du He 112U, équipée d'un moteur DB 601*

Superbe photo de propagande du He 100D-07 WNr. 3012 à Rostock-Marienehe, avec en arrière-plan la rivière Warnow qui borde l'usine Heinkel. (Sauf mention contraire, les photos proviennent de la collection ww2images.com)

Rarement dans l'histoire de l'aviation un bluff aussi gros que celui du Heinkel 100/113 n'aura pris aussi bien et duré aussi longtemps.
Cet avion, produit à une poignée d'exemplaires, fut aperçu aussi bien au-dessus de la Manche que de Stalingrad et ce, jusqu'à la mi-juin de 1943 !

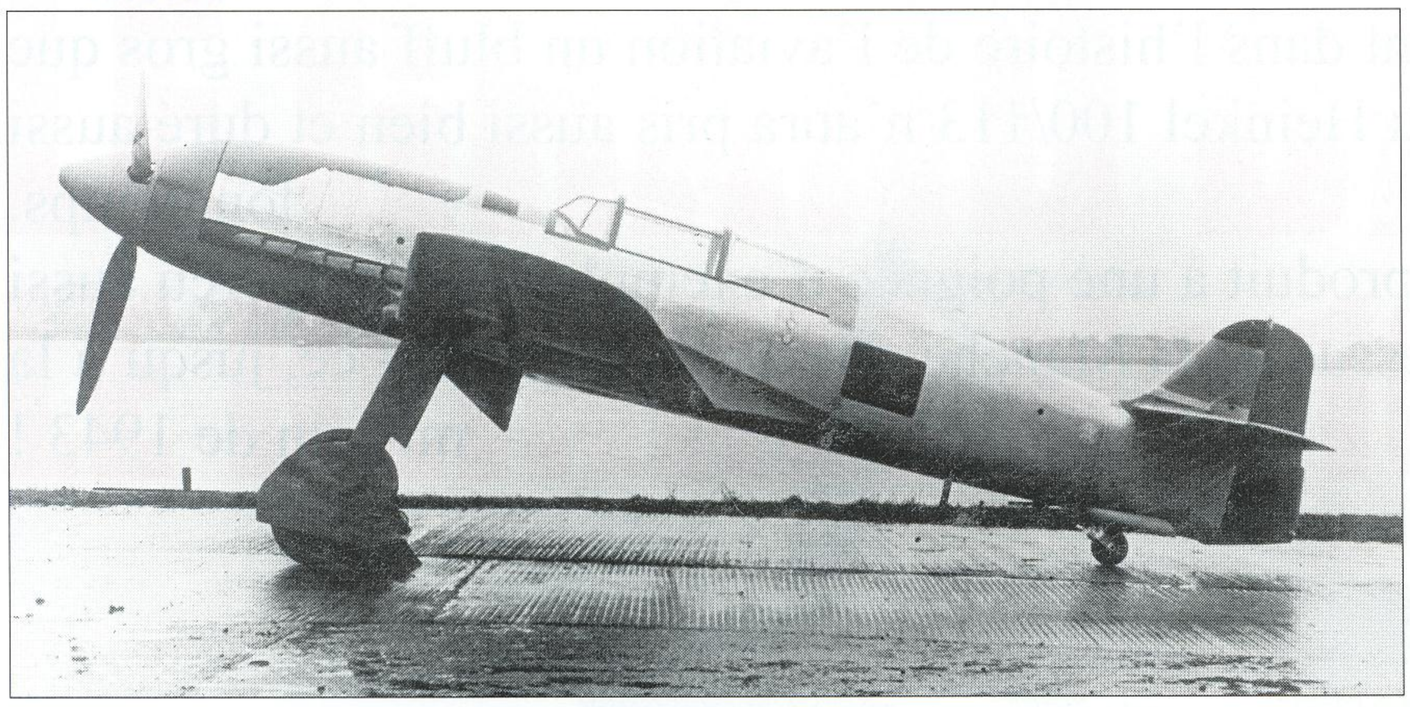
spécial. Des rapports confirment l'équipement prochain d'unités avec cette dernière version. Il peut être affirmé, cependant, en toute certitude, qu'en juillet 1939 aucune unité n'en était équipée. Nous nous attendons toutefois à voir apparaître une nouvelle version du He 112U ».
La confusion est telle que le fameux *Jane's All the World's Aircraft* publie dans son édition de 1939 un écorché du He 112 à DB 601 représentant un avion composé du fuselage, de l'empennage, du train du He 100 et de l'aile elliptique du He 112B !

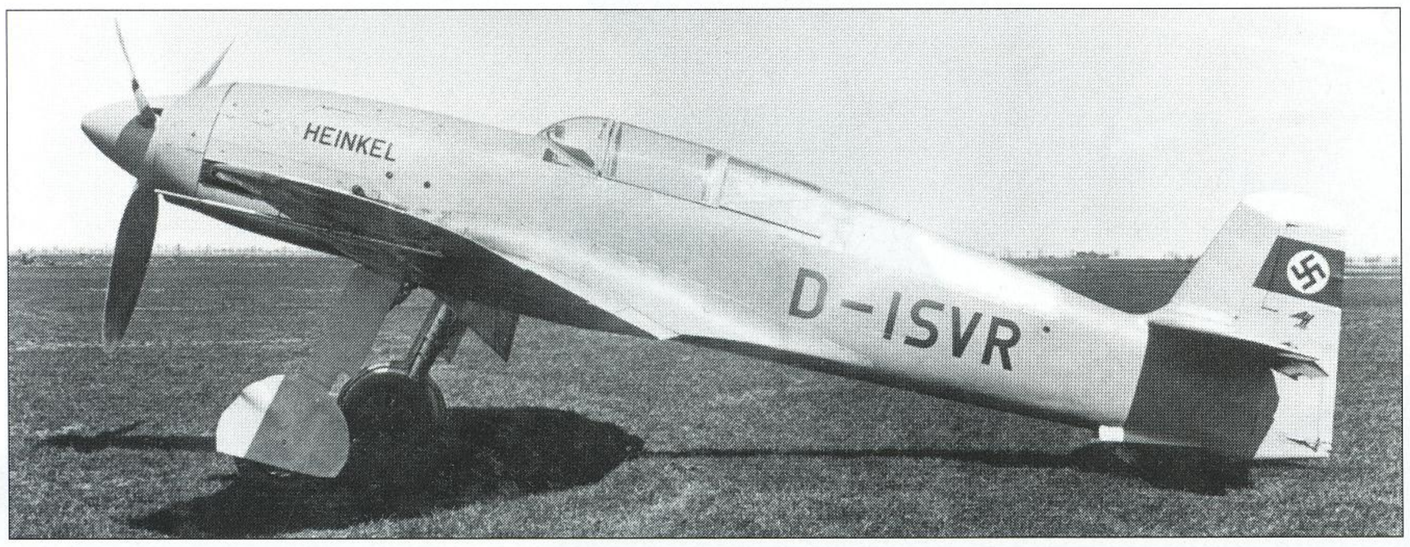
Où la propagande s'en mêle

Le jeu « d'intox » se poursuit après le début de la guerre. Dans le n° 9 d'avril 1940, le magazine *Der Adler* présente une série de photos des « *Heinkel 113 ayant participé à l'invasion du Danemark et de la Norvège* ». Les avions, au nombre de neuf (soit l'équivalent d'une *Staffel*) portent des numéros blancs et arborent un éclair blanc sur le nez; certains sont camouflés deux tons 70/71, d'autres sont unis. Ils sont censés se trouver sur une base en Norvège. En fait, ils ont été photographiés sur le terrain de l'usine Heinkel à Rostock-Marienehe, le long de la rivière Warnow que l'on aperçoit en arrière-plan !

Dans diverses publications, d'autres photos montrent des He 113 montant la garde comme « défenseurs du ciel du Reich » au sein d'une *Staffel* dont l'insigne est « *un glaive transperçant le chapeau de Monsieur Churchill* », ou encore comme chasseurs de nuit avec le capot orné d'un croissant de lune fumant la pipe...
Ces neuf He 113, en réalité des He 100D-0 ou D-1 (voir plus bas), font croire à eux seuls que la Luftwaffe en possède un très grand nombre. L'appareil est alors répertorié dans les carnets de silhouettes alliés et ce, jusqu'en 1942. Le canular fonctionne si bien que pendant la bataille d'Angleterre, et même plus tard, des pilotes de la RAF revendiquent régulièrement des victoires aériennes sur des He 113.
Tout le monde parle du Heinkel 113 et, bien sûr, en premier chef les magazines grand public qui traitent de la guerre aérienne. Dans son n° 287 de juillet 1941, *La Science et la Vie* étudie la chasse de nuit. Pour l'Allemagne, on peut y lire : « *C'est le général Kammhuber qui commande les formations de chasse de nuit de la Luftwaffe. Celles-ci sont équipées en Heinkel 113, monoplaces, dits* Nachtjäger ».
Dans son n° 301 de septembre 1942, à propos du bilan des offensives nocturnes de la RAF sur l'Allemagne, il est écrit : « *La chasse de nuit allemande, après avoir essayé des*

Le grand bluff





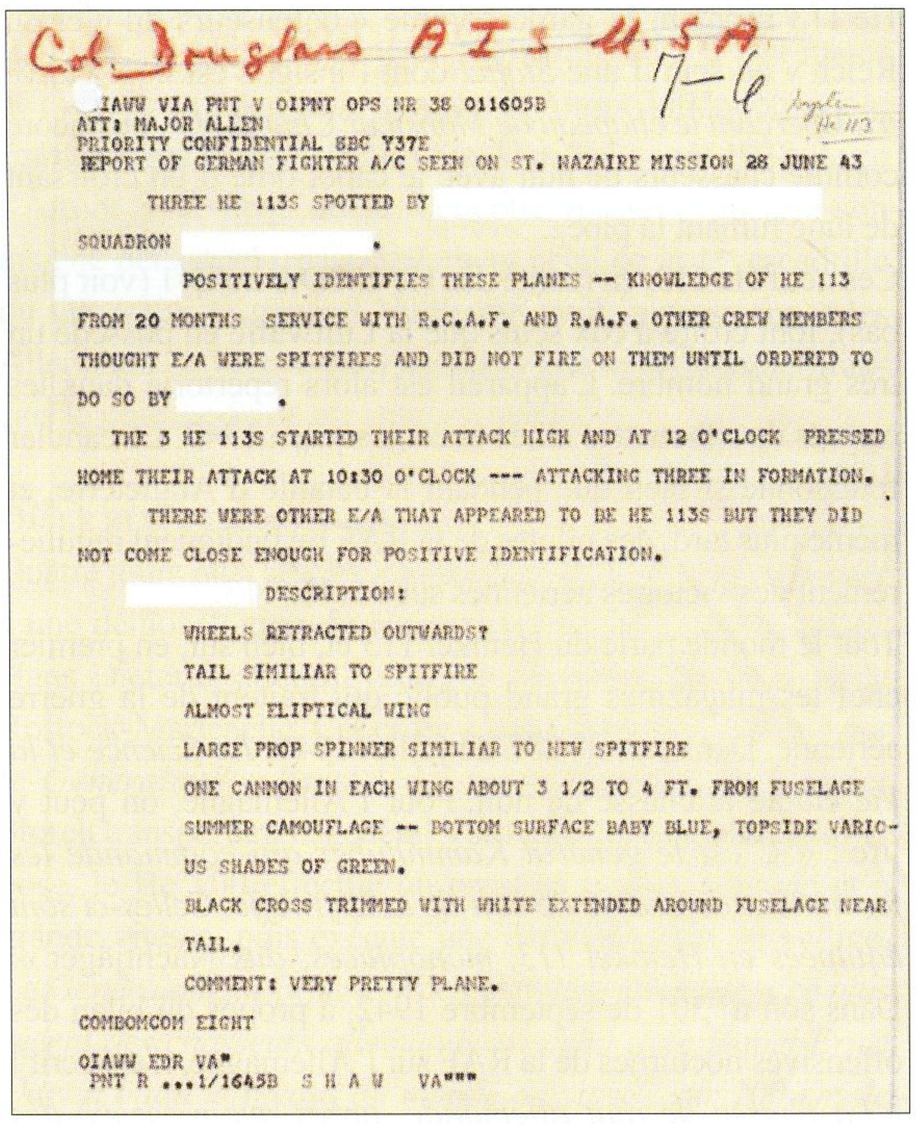
Le He 100 V1 peu après sa sortie d'usine (en haut). Il recevra par la suite un empennage modifié et sera immatriculé D-ISVR (ci-dessus).

monoplaces Heinkel 113, expérimenta une version spécialisée des Junkers 88 blindés ».

Un rapport de mission détenu dans les archives de l'Imperial War Museum indique que trois He 113 ont été *positivement identifiés* lors d'un raid sur Saint-Nazaire, le... 28 juin 1943 !

Où Ernst rencontre Ernst

Après le rejet du He 112 par la Luftwaffe, au profit du Bf 109, Ernst Heinkel qui se considère victime d'un favoritisme envers Willy Messerschmitt (en fait, le He 112 est trop complexe à produire en grande série), décide de créer « *le meilleur avion de chasse du monde, si parfait que la Luftwaffe ne pourra pas ne pas l'accepter !* » Nous sommes



Col. Douglas AIS U.S.A. 7-6

...IAWW VIA PNT V OIPNT OPS NR 38 011605B
ATT: MAJOR ALLEN
PRIORITY CONFIDENTIAL SBC Y37E
REPORT OF GERMAN FIGHTER A/C SEEN ON ST. NAZAIRE MISSION 28 JUNE 43

THREE HE 113S SPOTTED BY [redacted]

SQUADRON [redacted].

[redacted] POSITIVELY IDENTIFIES THESE PLANES -- KNOWLEDGE OF HE 113 FROM 20 MONTHS SERVICE WITH R.C.A.F. AND R.A.F. OTHER CREW MEMBERS THOUGHT E/A WERE SPITFIRES AND DID NOT FIRE ON THEM UNTIL ORDERED TO DO SO BY [redacted].

THE 3 HE 113S STARTED THEIR ATTACK HIGH AND AT 12 O'CLOCK PRESSED HOME THEIR ATTACK AT 10:30 O'CLOCK --- ATTACKING THREE IN FORMATION.

THERE WERE OTHER E/A THAT APPEARED TO BE HE 113S BUT THEY DID NOT COME CLOSE ENOUGH FOR POSITIVE IDENTIFICATION.

[redacted] DESCRIPTION:

WHEELS RETRACTED OUTWARDS?
TAIL SIMILIAR TO SPITFIRE
ALMOST ELIPTICAL WING
LARGE PROP SPINNER SIMILIAR TO NEW SPITFIRE
ONE CANNON IN EACH WING ABOUT 3 1/2 TO 4 FT. FROM FUSELAGE
SUMMER CAMOUFLAGE -- BOTTOM SURFACE BABY BLUE, TOPSIDE VARIOUS SHADES OF GREEN.
BLACK CROSS TRIMMED WITH WHITE EXTENDED AROUND FUSELAGE NEAR TAIL.
COMMENT: VERY PRETTY PLANE.

COMBOMCOM EIGHT

OIAWW EDR VA"
PNT R ...1/1645B S H A W VA"""

Compte rendu d'une mission sur Saint-Nazaire, le 28 juin 1943, au cours de laquelle trois He 113 ont été *positivement identifiés* par des aviateurs alliés.
Sur ce document provenant de l'Imperial War Museum, les noms ont été malheureusement caviardés.

en 1935. Ernst Heinkel rencontre le *Generalflugzeugmeister* Ernst Udet et lui annonce qu'il va concevoir, pour 1937, un chasseur qui atteindra 700 km/h. Udet est persuadé que cela est impossible. Heinkel insiste, laissant sous-entendre qu'il pourrait ravir le record du monde de vitesse détenu par l'Italien Francesco Agello depuis le 23 octobre 1934 avec 709,209 km/h atteints sur son hydravion de course Macchi MC 72. Udet, narquois, lui explique qu'avec un chasseur cela est irréalisable. Heinkel ne se laisse pas démonter et rétorque que la cellule normale du chasseur monoplace sera équipée, uniquement pour l'occasion, d'un moteur spécial, mais qu'avec un moteur standard, il sera quand même un avion supérieur au Bf 109 et que, il en est certain, il le construira en grande série pour la Luftwaffe. « *D'ailleurs,* ajoute-t-il, *mes collaborateurs vont étudier les raisons du succès de l'avion d'Agello afin d'obtenir un appareil qui, avec un bon moteur, pourra atteindre 750 km/h.* »

Où Heinkel innove

Le 25 mai 1937, le concept du nouveau chasseur est entièrement défini et porte la dénomination de Projekt P-1035. Le futur avion sera équipé du moteur Daimler-Benz DB 600 de 1 100 ch et surtout, afin d'améliorer l'aérodynamisme, les radiateurs classiques à forte traînée seront remplacés par un système de refroidissement de surface. De plus, il pourra recevoir indifféremment une aile de 9,42 m d'envergure et d'une surface alaire de 14,40 m² ou une aile de 7,60 m et d'une surface alaire de 11 m². Ce choix est dû, non au Dipl. Ing. Siegfried Günther mais à Ernst Heinkel lui-même qui a en vue le record de vitesse pure.

L'aérodynamisme est particulièrement soigné (les Dipl. Ing. Heinrich Hertel et Günther ont à l'esprit les reproches formulés à l'encontre du Bf 109 sur ce point) et le capot-moteur, taillé sur mesure pour le DB 600, *porte* le moteur, car il n'y a ni bâti-moteur ni supports. C'est sur la structure renforcée du capot (couples et lisses) qu'est fixé le moteur, dont l'accès est facilité par des parties amovibles (dessus du capot) ou montées sur charnières (panneaux au-dessus des pipes d'échappement et capot inférieur ouvrant à deux battants).

Le reste de l'avion est classique : fuselage monocoque en alliage léger, aile à longeron unique, train à voie large qui se rétracte vers l'intérieur dans des caissons situés en avant du longeron. Les quatre réservoirs de carburant sont logés en arrière du longeron et occupent 45% de l'envergure avec un volume total de 345 litres.

La grande originalité de ce chasseur réside bien évidemment dans son système de refroidissement. L'eau de refroidissement est maintenue sous pression à 4,8 atm dans le circuit du moteur de manière à ce que sa température puisse monter à 110° C sans qu'elle ne se transforme en vapeur. À la sortie du moteur, grâce à des vases d'expansion (ou détendeurs), il se produit de la vapeur qui est alors séparée de l'eau par des pompes séparatrices de vapeur. L'eau refroidie à 101° C retourne dans le moteur. La vapeur est conduite dans les ailes et le dos du fuselage, dont les surfaces externes refroidies par l'air extérieur agissent comme des échangeurs thermiques. À leur contact, la vapeur est condensée, puis, redevenue liquide, elle est réintégrée au circuit. Toute cette eau, sous une pression de 4,2 atm, retourne dans le moteur. Il existe une anecdote à ce sujet : des membres de la déléga-

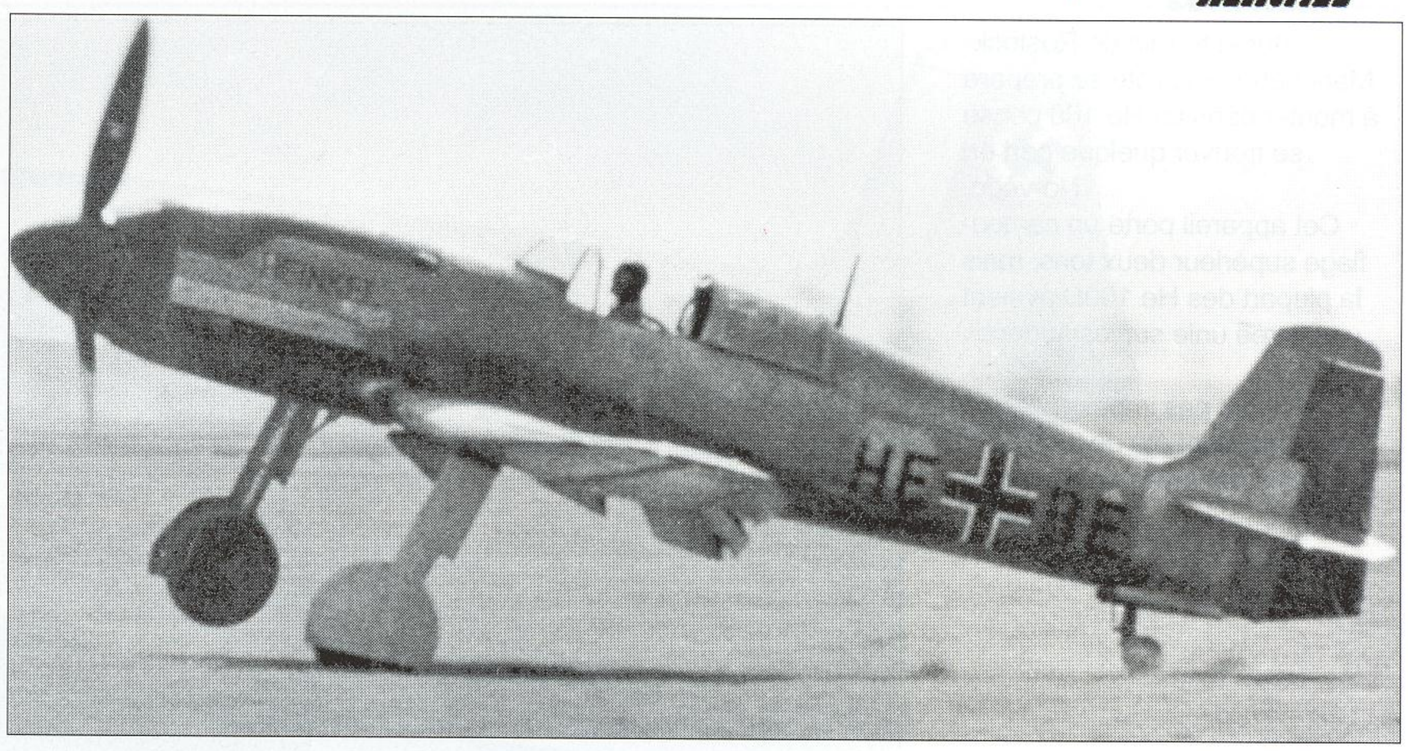
tion française à Oranienburg ont été surpris par la température élevée de la surface des ailes, s'étant brûlés le bout des doigts à leur contact.
Pour des raisons publicitaires, Heinkel demande le nombre 100, qui appartient à une plage allouée à Fieseler, pour la dénomination de son avion. Cette requête lui est accordée.

Où apparaissent les premiers problèmes

Le 22 janvier 1938, le Heinkel He 100 V1 (WNr. 1901) est sorti de son hangar à Rostock-Marienehe pour son premier vol avec Hans Dieterle aux commandes. Il porte maintenant l'immatriculation D-ISVR. Estimant que la surface de refroidissement est un peu juste, 8 m², il a été décidé d'adjoindre au circuit un radiateur supplémentaire semi-rétractable, qui ne devra être utilisé qu'au décollage ou pour grimper.
Dès les premiers vols, les problèmes apparaissent. La dilatation du revêtement est telle que les ailes se gauchissent et le fuselage se déforme, confirmant que la présence du radiateur ventral est plus que nécessaire.
Le He 100 V1 est retravaillé dans les détails. Le moteur DB 601Aa offrant 1 100 ch au décollage est remplacé par un modèle identique, mais développant 1 175 ch au décollage et 1 020 ch à 4 000 m en puissance continue. Rebaptisé He 100 V1/U1, il voit sa vitesse maximale passer de 620 km/h à 672 km/h à 5 000 m. Il est désigné comme prototype de la série He 100A-1 prévue pour recevoir un armement de deux mitrailleuses MG 17 de 7,9 mm et un canon axial MG/FF de 20 mm. Le prototype, jugé trop faible, ne recevra jamais d'armement et il sera abandonné après sa livraison au centre d'essai de Rechlin le 1er avril 1938.

Où Udet s'empare du record

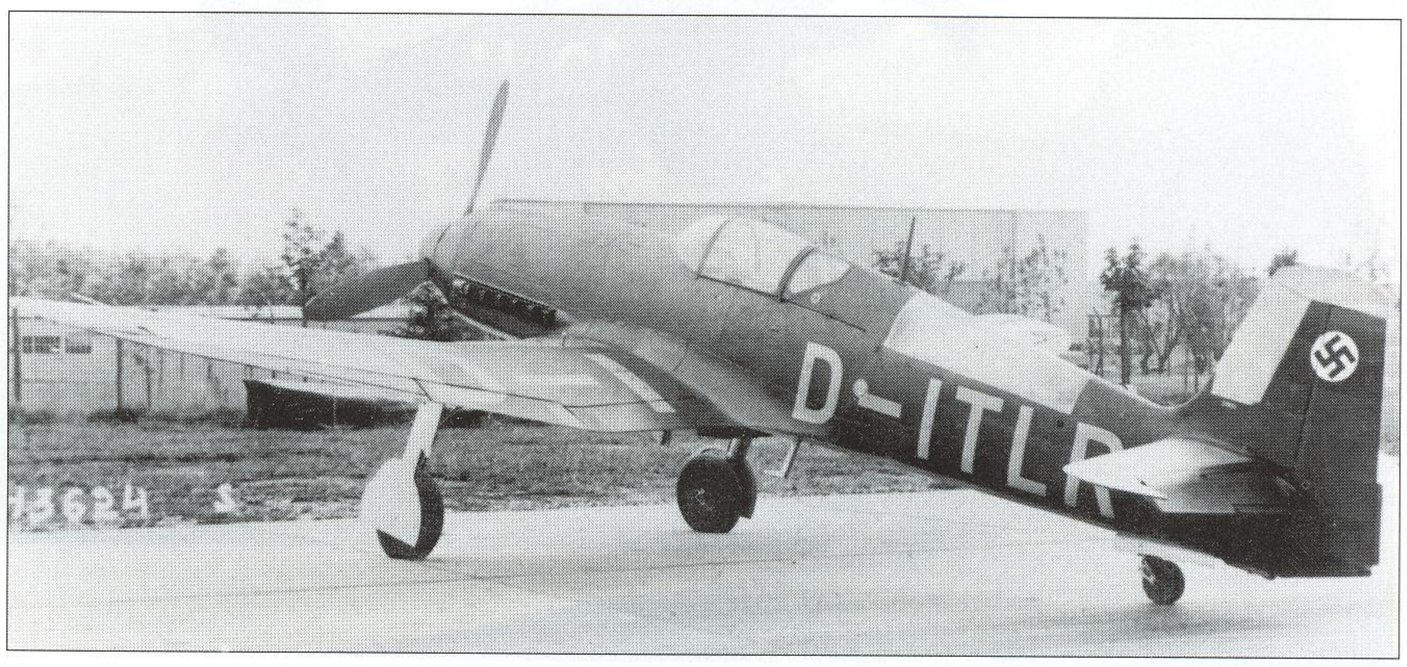
Terminé en mai 1938, le V2 ne tarde pas à s'envoler pour la première fois, le 17 de ce même mois. Il porte le WNr. 1902 et l'immatriculation D-IUOS. Avec un radiateur ventral plus volumineux, un DB 601Aa de 1 150 ch au décollage, un revêtement plus épais pour éviter les boursouflures des surfaces et une dérive agrandie, il atteint 622 km/h à 5 000 m et 535 km/h à basse altitude.
Avec ce prototype, Heinkel pense battre le record de vitesse sur 100 km détenu par l'Italien Furio Niclot depuis décembre 1937 sur le prototype du Breda Ba 88 avec 554 km/h. Ernst Heinkel pressent son collaborateur, le Dipl. Ing. Köhler, et le pilote maison Herting comme organisateurs de ce vol afin que tout soit prêt pour la Pentecôte 1938. Le vol s'effectuera sur un aller et retour entre la station balnéaire d'Ostseebad Graal-Müritz et le terrain d'aviation de la presqu'île de Wustrow, séparés par exactement 50 km, dont environ 28 au-dessus de la mer Baltique.
Le jour de la Pentecôte, Ernst Udet arrive à Warnemünde sur le terrain de l'usine Heinkel. Le V2 est fin prêt, les intrados peints en jaune afin de mieux le distinguer contre le ciel gris. Le moteur est un DB 601 Re II (Re pour *Rekord*) pouvant donner 1 660 ch pendant de courtes périodes. Udet inspecte l'oiseau sous toutes ses coutures, assez dubitatif. Au bout d'un moment, il demande s'il ne pourrait pas prendre la place de Herting et battre le record lui-même... Après d'interminables discussions, Herting doit s'incliner, non sans une certaine amertume, et céder sa place à Udet, qui, tout excité, n'écoute



même pas « l'amphi-cabine » que lui prodigue Köhler. Il se voit déjà en train de battre le record du monde !
Le 5 juin 1938, à 16h27, Udet décolle pour Graal-Müritz et, à 5 500 m d'altitude, franchit la ligne de départ en direction de Wustrow où le point de demi-tour est indiqué par des nuages de *flak*. Après un virage en épingle à cheveux, c'est la ligne droite en direction de Graal-Müritz. Les 100 km sont parcourus en 9 mn 27 s et 4/10e, ce qui donne une vitesse moyenne de 634,473 km/h – l'ancien record est pulvérisé de 80 km/h.
Udet atterrit à Warnemünde à 16h53, ovationné et félicité. Au *debriefing*, il fait passer un petit frisson rétroactif en

Ci-dessus :
reconstitution du vol historique du 30 mars 1939. Après le verdict de la FAI, Hans Dieterle se lance dans les bras de Jupp Köhler. À droite, Karl Hayn, directeur de l'usine de Rostock-Marienehe.

Ci-dessous :
le He 100 V 10, prototype de la série D, avec son immatriculation civile.
Les surfaces de refroidissement sur le dessus du fuselage et l'empennage ressortent en clair sur la livrée sombre.



Le grand bluff

Sur le terrain de Rostock-Marienehe, un pilote se prépare à monter dans un He 100 censé se trouver quelque part en Norvège.
Cet appareil porte un camouflage supérieur deux tons, mais la plupart des He 100D avaient une livrée unie sur les surfaces supérieures.
Il n'est pas impossible que certains aient été de temps en temps renvoyés en atelier de peinture !

annonçant que « *sur le tableau de bord des tas de lampes rouges étaient allumées* ». C'étaient tout simplement les alarmes de dépassement des températures maximales !

Où le record devient une idée fixe

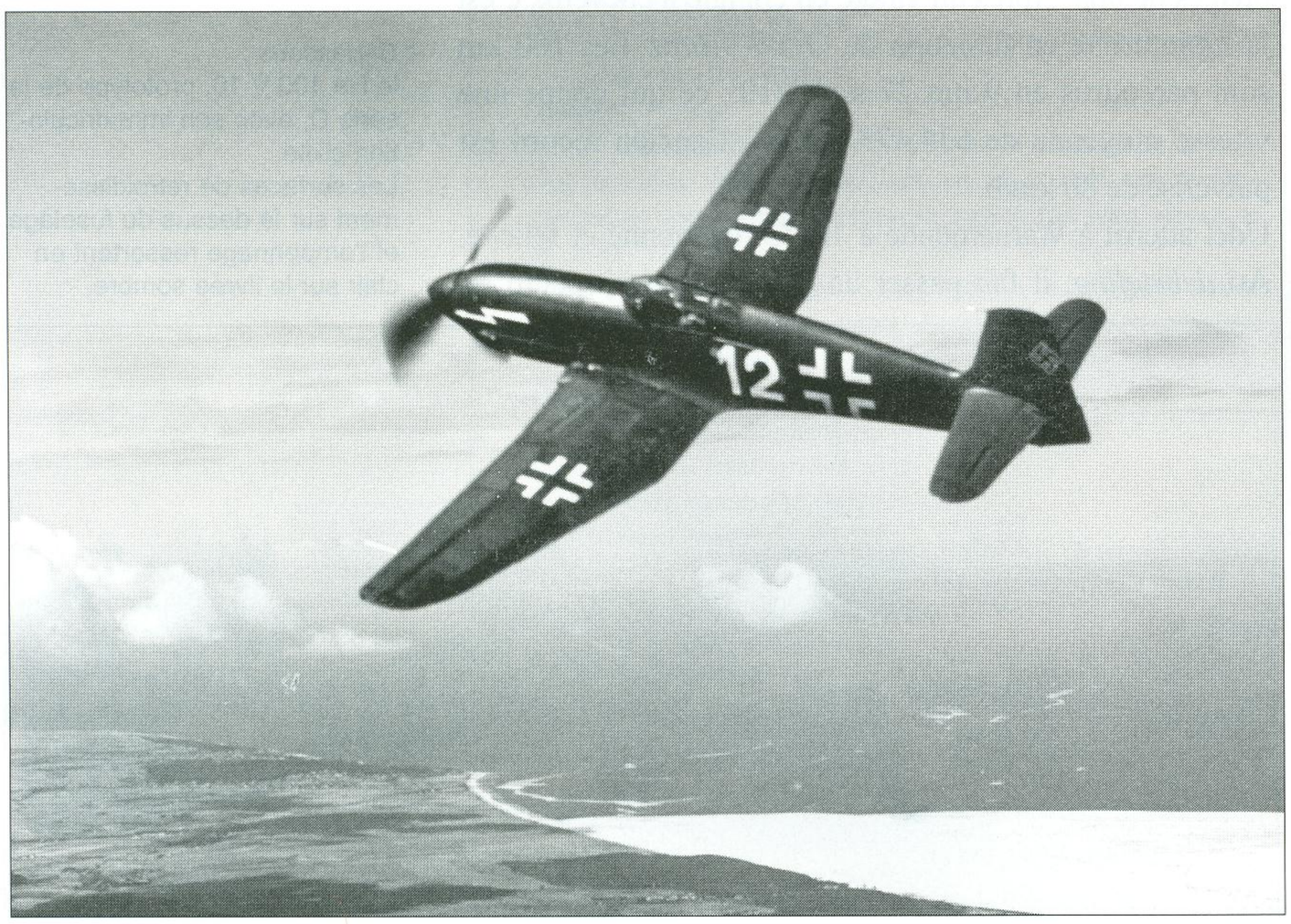
Pour Heinkel, ce record n'est pas suffisamment prestigieux et il songe qu'avec le troisième prototype, il peut s'attaquer au vrai record du monde, celui de vitesse absolue. Dans cette optique, le V3 (D-IDGH) reçoit un DB 601Aa de 1 175 ch et l'aile courte de 7,60 m d'envergure qui lui permettent d'atteindre 670 km/h à 5 000 m. Cependant, le sort de cet appareil sera vite scellé. Rebaptisé He 100 V3/UR (*Umbau Rekord*, modification record) après l'installation d'un nouveau moteur, il est détruit en septembre 1938 à Warnemünde à la suite de son abandon en vol; une jambe de train a refusé de rentrer et l'autre, après être rentrée, a refusé de descendre. Pour ce vol, l'avion a été équipé d'un DB 601 Re V, développant 1 770 ch pendant cinq minutes. Pour atteindre une telle puissance, il est fait appel à un mélange de carburant et d'alcool méthylique et, pour la lubrification, une huile spéciale « haute température » a dû être mise au point. Avec une durée de vie estimée à 30 m, ce moteur n'est monté sur le V3/UR que lorsque nécessaire. Ce moteur ne peut qu'accélérer, ce qui condamne toute possibilité d'atterrissage « sur une patte » ou sur le ventre. Au cours de cet accident, le pilote Gerhard Nitschke, à peine remis d'un accident à bord du He 119 V4, est à nouveau blessé.

Entre-temps est sorti le V4, prototype de la présérie B. Avec le moteur standard, il atteint 560 km/h au niveau de la mer, 670 km/h à 5 000 m et 640 km/h à 8 000 m. Toutefois, gêné par la température vite excessive du liquide de refroidissement, il n'atteint que rarement les vitesses indiquées.

Il est suivi du V5 (WNr. 3001), premier He 100B, qui vole pour la première fois le 16 novembre 1938. Avec le V6 (qui vole en avril 1939), il est livré à Rechlin le 25 avril 1939. Si le V5 est équipé du DB 601M de série de 1 175 ch au décollage et 1 030 ch à 4 500 m, le V6 doit servir de banc d'essais volant pour différents moteurs. Cinq He 100B (WNr. 3002 à 3006) sont produits, mais aucun ne reçoit d'armement. Il y a de fortes présomptions que la dénomination de He 100B ait été appliquée aux prototypes V6, V7, V8, V9 et V10 (même si le V10 porte le WNr. 3005).

Le V7 devient le seul et unique exemplaire du He 100C-0. Équipé d'un moteur DB 601A de 1 175ch, il effectue son premier vol le 24 mai 1939.

Cette photo permet d'admirer la silhouette harmonieuse du Heinkel He 100. Celui-ci survole la rivière Warnow, qui s'étale en une espèce de réservoir naturel en bordure de l'usine de Marienehe. On distingue assez facilement l'emplacement des surfaces d'évaporation sur les ailes, la chaleur dégagée brûlant la peinture de part et d'autre du longeron.

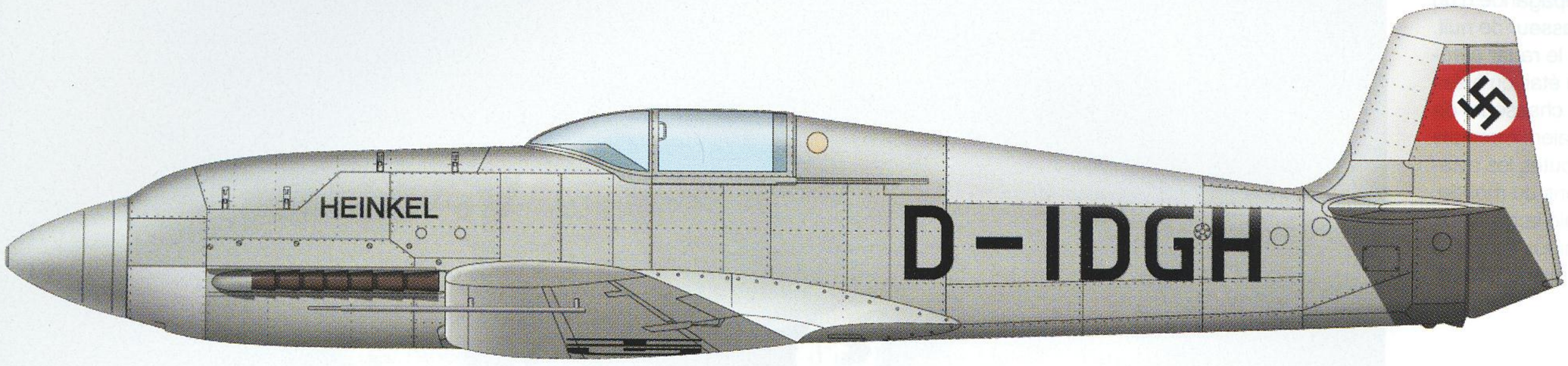


Où Ernst Heinkel jubile enfin

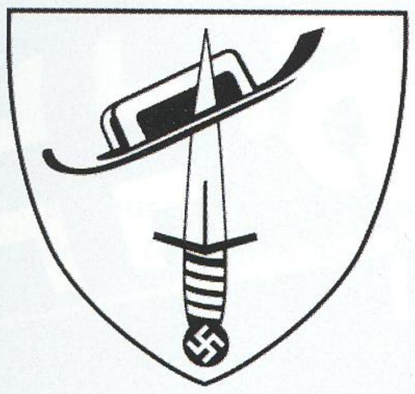
Le 1er décembre 1938, un prototype flambant neuf portant le code HE+BE est sorti de son hangar pour son premier vol. Il s'agit du He 100 V8/R, équipé de la voilure courte. Peu différent du V3, il a été conçu pour battre le record du monde de vitesse pure sur base de trois kilomètres. À cet effet, tous les joints des surfaces, non peintes, de l'avion ont été minutieusement mastiqués et poncés. Il reçoit la même verrière profilée que celle utilisée sur le V3 et le moteur DB 601 Re V. Le pilote choisi est Hans Dieterle, alors âgé de 23 ans, car Nitschke est toujours indisponible. À la mi-mars de 1939, tout est prêt, mais, cette fois, l'événement aura lieu à Oranienburg. Enfin, le 30 mars, la météo est favorable.

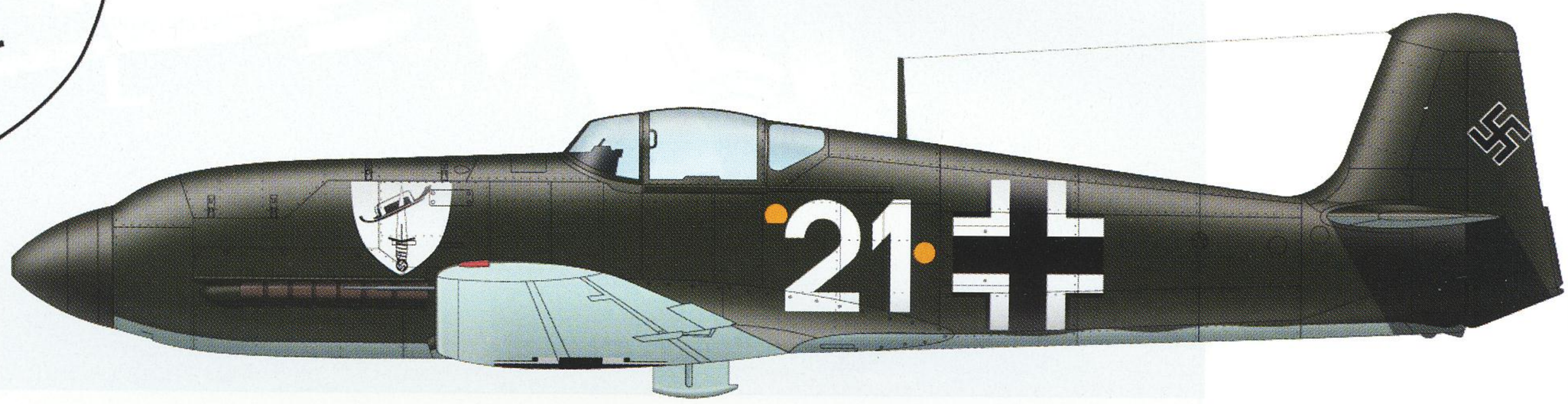
Le décollage est fixé à 17h15. À 17h23 exactement, Dieterle décolle, franchissant la ligne de départ à 17h25. Deux minutes plus tard, il effectue un passage en sens inverse. À 17h32, il a parcouru quatre fois les trois kilomètres et se pose à 17h36. Les premiers calculs indiquent que le record du monde est « dans la poche », la première estimation

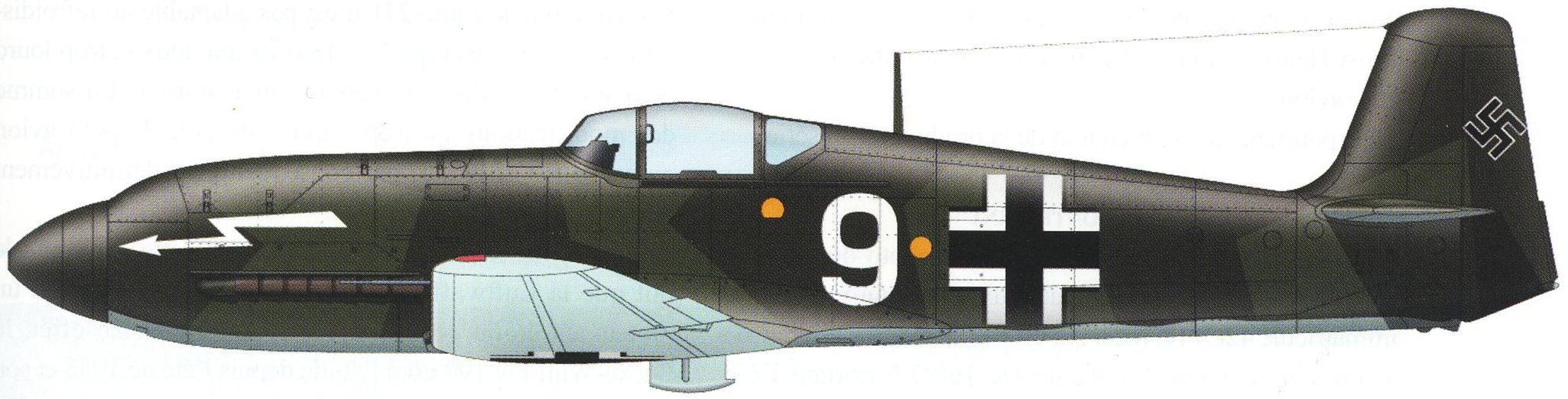
Le Heinkel He 100

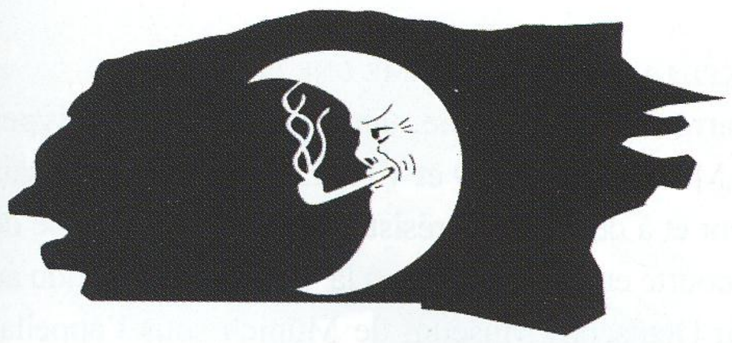


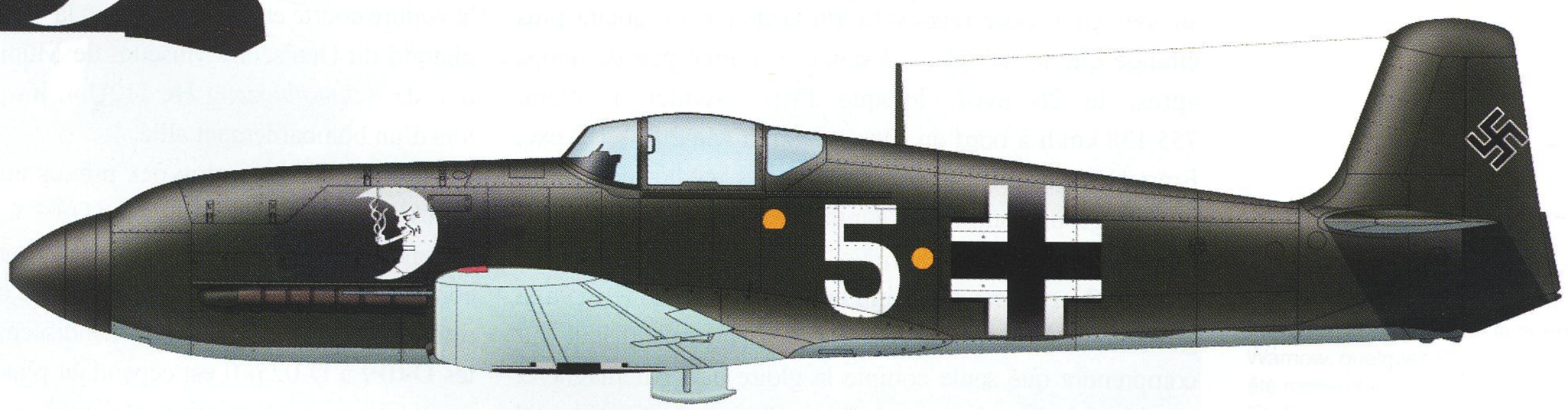
Heinkel He 100 V3/UR (D-IDGH)
Rostock-Marienehe, été 1938.











© P-A. Tilley - 2004

Le grand bluff

Jolie photo de propagande d'un He 100 chasseur de nuit. À cette époque, où le radar aéroporté n'en était qu'à ses balbutiements, les chasseurs de nuit monoplaces étaient monnaie courante dans toutes les aviations du monde. Son train à voie large aurait rendu le He 100 mieux adapté à cette tâche que le Bf 109.

donnant une fourchette de 717 à 730 km/h. En fait, quand la FAI donne son verdict, la vitesse officiellement homologuée au « He 112U » (U pour Udet) est de 746,606 km/h. Tout le monde saute de joie, le jeune Dieterle rayonne de fierté et Ernst Heinkel jubile, pensant à un avenir radieux pour son cher avion...
Il est pourtant encore bien loin de la production en série.

Où les manipulations continuent

Pour des raisons inexpliquées, aucune photo du V8/R en entier n'est connue. On connaît deux « vrais faux » V8, l'un immatriculé 42C+11, mais qui est en fait le V3 « militarisé » avant son accident, l'autre un He 100D-0 portant l'*Ükz* HE+BE. Ce dernier est utilisé pour la reconstitution du déroulement du record du 30 mars 1939. On pense que ce film a été tourné après le début de la guerre, peut-être même au début de l'année 1940. Tout y est joué, jusques et y compris la scène de liesse quand Dieterle apprend son succès !
Même si le 30 mars 1939 l'événement n'a pas été couché sur pellicule, cette reconstitution tardive est d'autant plus étrange que le record est à nouveau tombé peu de temps après, le 26 avril, lorsque Fritz Wendel a atteint 755,138 km/h à bord du Messerschmitt Me 209 V1. Vexé, Ernst Heinkel fait calculer que dans les mêmes conditions qu'à Augsburg, son avion aurait dépassé les 760 km/h... Il prépare sa revanche, mais le 12 juillet 1939, le *Generalflugzeugmeister* Dipl. Ing. Lucht met un terme à la guerre que se livrent les deux frères ennemis. Il leur fait comprendre que seule compte la gloire de l'Allemagne et que leur jalousie n'est pas de mise. Chacun tient son record du monde et désormais chacun doit retourner à ses occupations premières : produire des avions de combat.
Heinkel est déçu, mais on lui fait comprendre en haut lieu qu'il n'est pas impossible que son avion de chasse entre en service s'il est possible de monter un autre moteur, en l'occurence le Jumo 211, puisque le DB 601 est désormais réservé aux seuls Bf 109 et Bf 110.
Il s'avère que le Jumo 211 n'est pas adaptable au refroidissement de surface et qu'il est trop volumineux et trop lourd pour pouvoir utiliser un capot-moteur porteur. La somme des modifications est trop importante pour le petit avion qu'est le He 100, qui, par conséquent, est définitivement rejeté.
Une autre raison, non dite, justifie aussi cette décision : le fait que la Luftwaffe mise sur un chasseur équipé d'un moteur en étoile pour remplacer le Bf 109. En effet, le Focke-Wulf Fw 190 est à l'étude depuis l'été de 1938 et son propre remplaçant est même programmé, car l'étude du Messerschmitt Me 262 à réaction a déjà été lancée.

Où Heinkel lance quand même une petite série

Malgré l'arrêt du programme, deux nouveaux prototypes sortent de Marienehe, les V9 et V10. Le V9 sert à des essais d'armement et à des tests de résistance et le V10, équipé de la voilure courte et d'une verrière à la V6, finira suspendu au plafond du Deutsches Museum de Münich sous l'appellation de « *Jagdflugzeug* He 112U », jusqu'à sa destruction lors d'un bombardement allié.
Les trois derniers prototypes prévus au programme sont livrés en tant que He 100D-0 (D-01 à D-03). Une série prétendûment lancée sur les fonds propres de l'avionneur consiste, selon les sources, en 12 ou 22 exemplaires numérotés de D-04 à D-025, avec refroidissement classique pour les D-019 à D-025. Il est cependant plus que probable que ces six derniers exemplaires n'aient jamais été fabriqués. Ce qui certain, c'est que quelques D-0 ont reçu des saumons arrondis, augmentant la surface de l'empennage horizontal. Ils serviront aux besoins de la propagande, photographiés sous toutes les coutures, avec des marques fantaisistes chan-

gées de manière régulière. On en connaît au moins neuf, généralement dénommés He 100D-1.
Ernst Heinkel est autorisé à chercher des clients étrangers. C'est ainsi que, semble-t-il, les He 100 V1, V2 et V4 à V7 sont vendus à l'URSS où l'on s'intéresse au refroidissement de surface, système présent sur l'Iliouchine I-21.
Ce système, mis au point conjointement par Heinkel et la société Behr de Stuttgart, est vendu au Japon en 1939 après la cessation du programme du He 100. En effet, chez Kawasaki on a aussi des visées sur le record du monde de vitesse et on cherche à produire un appareil sans radiateurs protubérants. Une maquette est achevée en mai 1941, mais la guerre transforme l'avion de course en chasseur Ki.78 qui utilise le même moteur et la même configuration que le He 100; ses performances très décevantes le condamnent à court terme.
Parallèlement, le Japon achète les trois premiers He 100D-0 qui sont livrés à l'usine de Kawasaki à Akashi en mai 1940 sous la dénomination de AXHe1. L'idée est de produire l'avion sous licence, mais la mentalité japonaise et l'incapacité de Heinkel à fournir les outillages nécessaires mettent un terme au projet. Il existe dans les archives japonaises la mention d'un Heinkel He 113 à moteur Ha-40 (DB 601 produit sous licence) et refroidissement classique, abandonné en faveur du Ki.61.

CARACTÉRISTIQUES DU HEINKEL He 100 V5

Moteur : un Daimler Benz DB 601 M développant 1 175 ch au décollage et 1 030 en croisière, entraînant une hélice tripale métallique à pas variable VDM de 2,80 m de diamètre

Dimensions :
envergure : 9,42 m
longueur : 8,20 m
hauteur : 3,60 m
surface alaire : 14,40 m2

Poids :
à vide : 1 950 kg
en ordre de marche : 2 437 kg

Performances :
vitesse maximale : 580 km/h au niveau de la mer, 682 km/h à 5 000 m
vitesse de croisière : de 525 à 670 km/h selon l'altitude
vitesse d'atterrissage : 150 km/h
distance franchissable en régime de croisière : 1 200 km
plafond pratique : 11 000 m
temps de montée à 6 000 m : 6 mn 12 s

Armement :
aucun

Près d'un bois qui borde la rivière Warnow, quelques He 100 ont été rassemblés pour simuler une *Staffel* gardant les cieux du Reich.
Ces appareils, dénommés He 100D-1 (en fait des D-0) possédaient un empennage modifié et un radiateur ventral semi-escamotable.

Le grand bluff

Aucun He 100 n'a jamais porté d'armement.
Tout était cependant prévu pour l'installation d'un MG/FF tirant dans l'axe de l'hélice et deux MG 17 dans les racines d'aile.
À l'origine, il avait été envisagé de monter les mitrailleuses dans le capot, mais la structure de celui-ci qui « portait » le moteur a contraint le constructeur à les déplacer dans les emplantures d'aile.

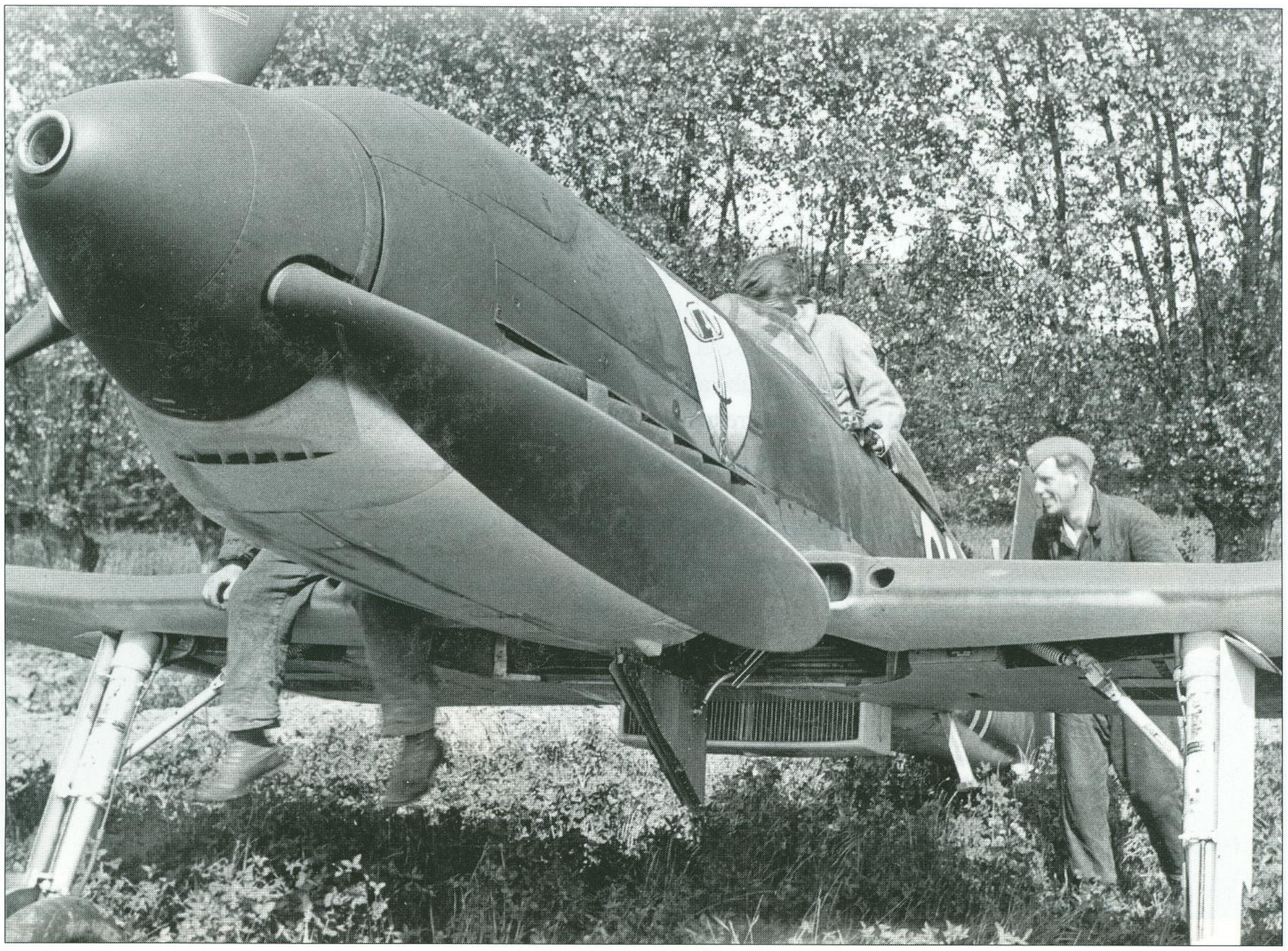
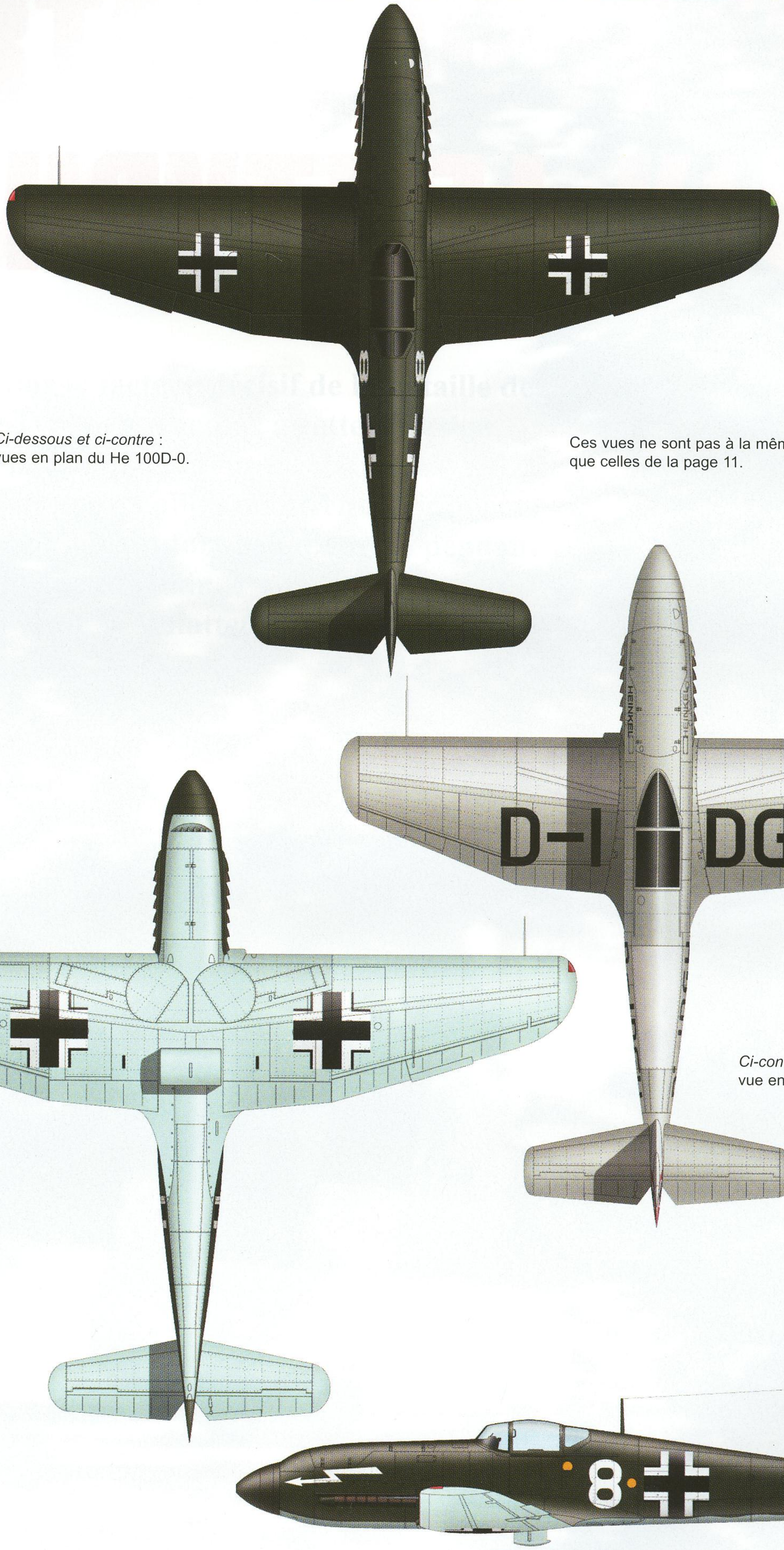


TABLEAU DE PRODUCTION DU He 100

	Modèle	Premier vol	Immat.	W.Nr.	Motorisation
1	He 100 V1 He 100 V1/U1	22.01.38	D-ISVR	1901	DB 601Aa de 1 100 ch DB 601Aa de 1 175 ch
2	He 100 V2	17.05.38	D-IUOS	1902	DB 601Aa de 1 150 ch DB 601 Re II de 1 660 ch
3	He 100 V3 He 100 V3/UR	18.05.38	D-IDGH	1904	DB 601Aa de 1 175 ch DB 601 Re V de 1 770 ch
4	He 100 V4	09.38	D-IRCN	1903	DB 601Aa de 1 100 ch
5	He 100 V5	16.11.38	D-IRSO	3001	DB 601M de 1 175 ch
6	He 100 V6	04.39	D-IACI	?	Essai moteurs
7	He 100 V7	24.05.39	D-IQRS	?	DB 601A de 1 175 ch
8	He 100 V8 He 100 V8/R	01.12.38	HE+BE	?	DB 601A de 1 175 ch DB 601 Re V de 1 770 ch
9	He 100 V9		D-IWOP	?	
10	He 100 V10 He 112U		D-ITRL V10+V8	3005	Expo musée de Münich
11	He 100D-01		D-ITLR	3007	
12-29	He 100D-02 à D-019				
?	He 100D-020 à D-025				Probablement non construits

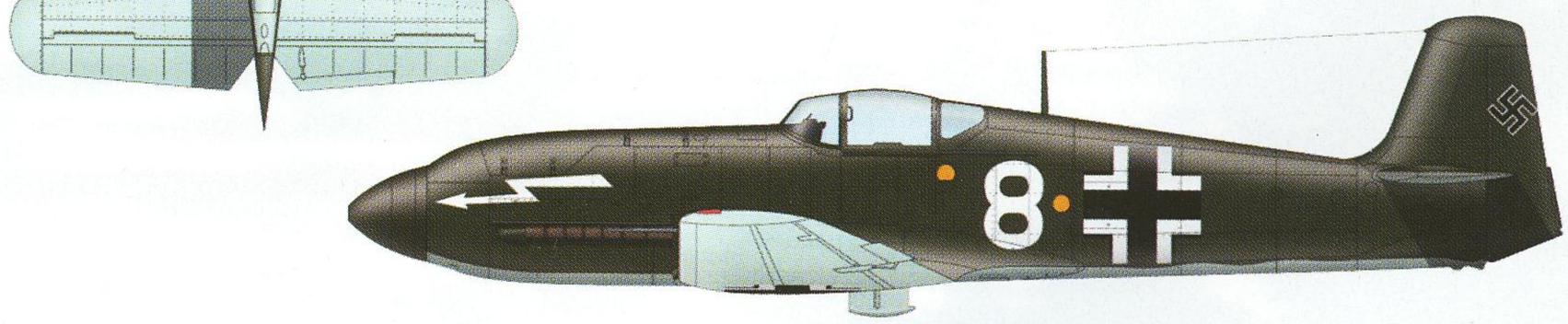
Le Heinkel He 100



Ci-dessous et ci-contre :
vues en plan du He 100D-0.

Ces vues ne sont pas à la même échelle que celles de la page 11.

Ci-contre :
vue en plan du He 100 V3/UR.



© P-A. Tilley - 2004

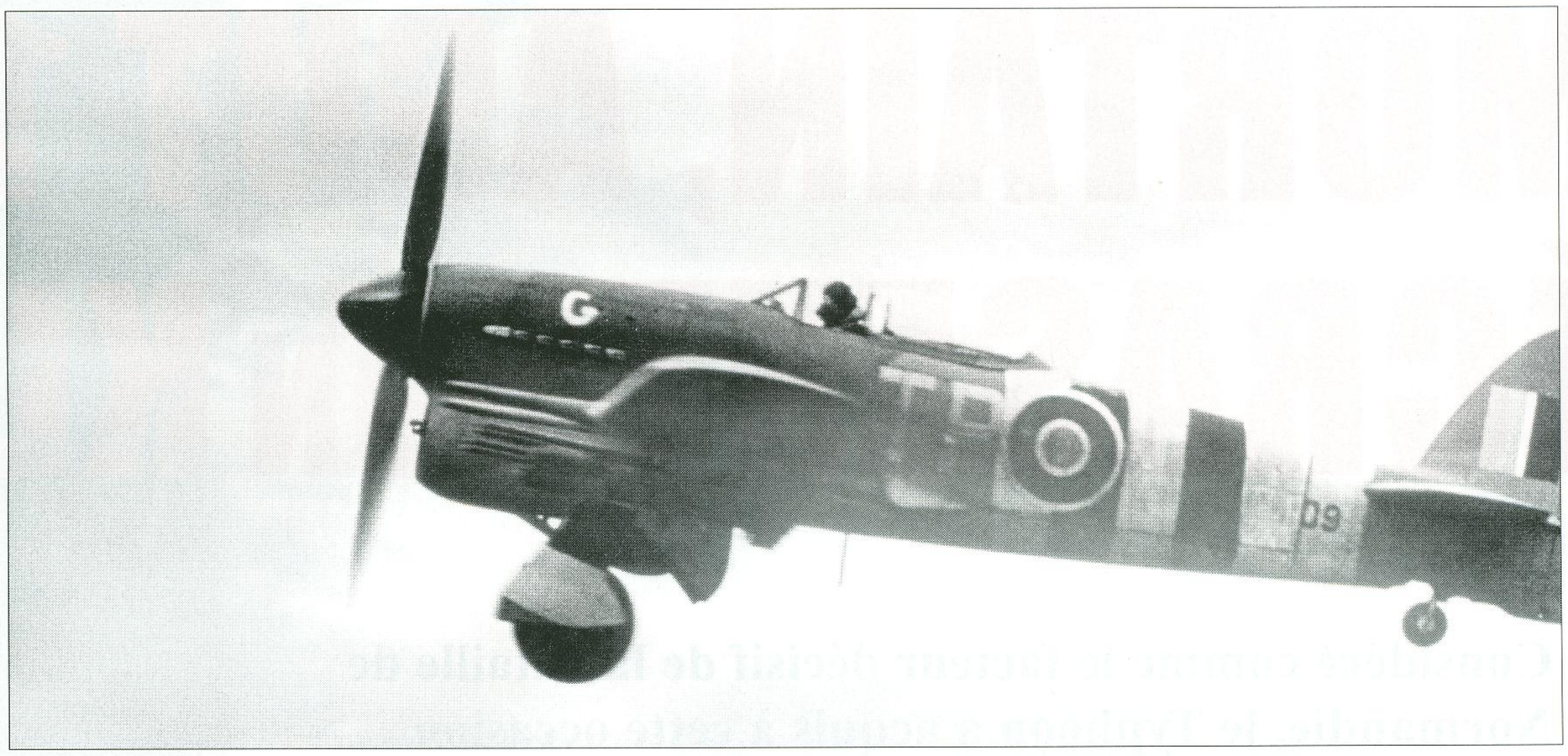
LES TYPHOON

MORTAIN, AOÛT 1944
L'ÉCRASEMENT VON KLUGE

Considéré comme le facteur décisif de la bataille de Normandie, le Typhoon a acquis à cette occasion une terrible réputation de tueur de chars. Cependant, les rapports alliés montrent clairement qu'il a finalement détruit fort peu d'engins pendant la contre-attaque de Mortain. Alors, d'où lui vient sa si flatteuse réputation ?

Christopher H. Thomas

Mortain - août 1944



Le *Flight Lieutenant* K.J. Harding du N° 198 *Squadron* décolle depuis Thorney Island dans la soirée du 6 juin 1944 à bord de son MN409 pour une reconnaissance armée dans la région de Caen. L'application pour le moins hâtive des bandes d'invasion a contraint de repeindre la lettre individuelle sur le capot. (IWM)

Au début de l'année 1943, les plans pour la formation d'une force aérienne destinée à appuyer les armées britanniques et canadiennes lors du futur débarquement sur le continent commencent à prendre forme. Au mois de mars cette année, un exercice majeur baptisé « Spartan » oppose deux camps de part et d'autre de la Tamise. Chacun possède sa propre couverture aérienne et le « Southland » dispose de quatre « terrains mobiles» abritant des escadrilles de chasseurs, de chasseurs-bombardiers et de reconnaissance. Les forces aériennes se comportent de manière satisfaisante et les unités engagées lors de l'exercice sont retenues pour former la *Tactical Air Force* au mois de juin, qui devient cinq mois plus tard la 2nd *Tactical Air Force* (2nd TAF).

Une arme nouvelle

Le Hawker Typhoon, utilisé comme chasseur-bombardier depuis la fin de l'année 1942, est sélectionné pour équiper les unités d'appui tactique au sein de ce nouveau commandement. Rapide à base altitude, il est puissamment armé de quatre canons de 20 mm et peut transporter deux bombes de 250 kg. En outre, son solide train d'atterrissage à voie large le rend apte à opérer depuis des terrains semi-préparés. Les problèmes posés par le moteur Napier Sabre et les inexplicables faiblesses structurales, qui ont continuellement contrarié sa carrière depuis dix-huit mois, sont en cours de résolution. Pendant tout le second semestre de 1943 et le début de l'année 1944, de nombreux *Squadrons* de Typhoon sont transférés de l'*Air Defence of Great Britain* (nouveau nom du *Fighter Command* depuis novembre 1943) aux « terrains mobiles ».
Dès novembre 1943, toutes les unités de Typhoon de la 2nd TAF sont dédiées au rôle d'appui tactique et l'une d'entre elles, le N° 181 *Squadron*, teste une nouvelle arme – qui sera à tout jamais associée au Typhoon – la roquette. Celle-ci, simplement baptisée RP (*Rocket Projectile*), se compose d'un tube d'acier d'un diamètre de 7,62 cm et d'une longueur de 1,40 m muni d'un empennage cruciforme, le tout étant propulsé par la mise à feu d'une charge de cordite assurant une vélocité initiale de 480 m/s. La charge offensive dépend de la nature de l'objectif attaqué. Au sein de la 2nd TAF, les roquettes sont la plupart du temps armées d'une tête de 30 kg environ SAP/HE (*semi-armour piercing/high explosive*). Huit roquettes sont habituellement montées sur le Typhoon, soit quatre sur des rails installés sous chaque aile. Le tir est commandé électriquement au moyen de connecteurs branchés à l'arrière des roquettes. En raison de nombreux déclenchements intempestifs, les mécaniciens prendront l'habitude de ne les brancher qu'en bout de piste, juste avant le décollage. Un interrupteur permet au pilote de tirer les roquettes deux par deux ou toutes ensemble.
Le poids de l'installation complète (chaque roquette pèse 50 kg et les rails 200 kg) affecte de manière négative les performances du Typhoon, dont la vitesse de pointe chute d'environ 60 km/h. Même sans les roquettes, les rails ont un effet néfaste sur la maniabilité de l'appareil. Des rails plus légers en aluminium seront introduits fin 1944, mais ce ne sera que quelques mois plus tard que l'on comprendra que, en raison de la vitesse du Typhoon, les rails, conçus pour des avions plus lents, comme le Swordfish et le Hurricane, ne sont pas indispensables. Des points d'attache *zero length* seront mis au point, mais ils arriveront trop tard pour être utilisés en opérations.
Une combinaison permettant de monter seize roquettes (deux roquettes superposées par rail) est étudiée très tôt. Toutefois, malgré la persistance de certains auteurs à affirmer que cet arrangement a été utilisé en Normandie, cela paraît peu probable puisque les prototypes n'ont été achevés que le 13 août 1944. En fait, la 2nd TAF limitera le nombre de roquettes à douze (deux sur les rails internes et une sur les rails externes). Les essais opérationnels sont effectués fin août et début septembre, mais cette disposition ne sera utilisée que de façon occasionnelle : 590 « doubles » sur les 200 000 roquettes tirées par les Typhoon entre le débarquement et le 8 mai 1945.

Les préparatifs du Jour-J

Le début de l'année 1944 est marqué par une complète réorganisation en vue de l'imminente invasion de l'Europe occidentale. Les premières expériences ont montré qu'il est préférable de spécialiser les unités de Typhoon, car monter des lance-roquettes à la place des lance-bombes (et *vice versa*) exige beaucoup de temps et de main d'œuvre, sans compter que les pilotes doivent à chaque fois s'adapter à une technique d'attaque différente. Au printemps, les « terrains mobiles » sont rebaptisés *Wings* et, tandis que les derniers modèles de Typhoon équipés de la verrière panoramique

arrivent enfin en première ligne, les unités passent chacune leur tour dans les *Armament Practice Camps* pour affiner leurs tactiques de combat.

Les Typhoon vont se faire la main pendant la période qui précède immédiatement le débarquement. Utilisés contre les sites de radar allemands, ils connaissent un succès mitigé et des pertes très élevées. Au cours des deux semaines précédant le Jour-J, ils détruisent ou mettent hors service dix-sept sites pour la perte de treize appareils. Après le débarquement, des équipes techniques visitent ces sites pour établir le degré d'efficacité respectif des roquettes, des bombes et des canons. Elles déterminent que, bien qu'une bombe de 250 kg cause deux fois plus de dégâts qu'une roquette, le rapport poids/efficacité joue nettement en faveur de la RP, d'autant que celle-ci peut être tirée avec une plus grande précision. En pratique, les pilotes de Typhoon lâchent leur bombe dans un cercle de 20 à 30 mètres et leurs roquettes dans un cercle de 5 à 6 mètres. Cependant, tout dépend de la cible. Les bombes s'avèrent plus efficaces contre les câbles de force enterrés les canons contre les antennes des radars et les baraquements sans protection qui abritent leurs opérateurs.

À la veille de l'invasion, la RAF aligne vingt *Squadrons* de Typhoon, dont dix-huit affectés à la 2nd TAF (onze armés de lance-roquettes et sept de lance-bombes). Leur répartition fait l'objet d'un encadré en page 20.

Les *Wing Commanders (flying)* possèdent une grand expérience en matière de missions à basse altitude. Le Rhodésien Charles Green a commandé le deuxième *Squadron* de Typhoon (N° 266) pendant dix-huit mois avant de prendre la tête de la 59 OTU (la première équipée en Typhoon). Le Norvégien Erik Haabjorn a piloté des Typhoon avec le N° 56 *Squadron* avant d'être transféré au N° 609 comme *Flight Commander*, puis au N° 247 en tant que *Squadron Leader*. Mike Judd a effectué le gros de sa carrière en Afrique du Nord comme pilote de Hurricane et de Kittyhawk au sein des N° 238, 33 et 250 *Squadrons*. Peter Brooker a participé à la bataille d'Angleterre avec le N° 56 *Squadron*, puis a commandé les N° 1, 232 et 242 *Squadrons*, les deux derniers en Extrême-Orient. Mike Bryan a effectué un tour d'opérations sur Whirlwind au sein du N° 137 *Squadron* avant de prendre le commandement du N° 198 sur Typhoon. Reg Baker a également piloté des Whirlwind, notamment en tant que commandant du N° 263 *Squadron*, avant de prendre la tête d'un *Flight* du N° 182 sur Typhoon.

Premières missions sur les plages

Sur les dix-huit *Squadrons* de Typhoon alignés par la 2nd TAF le 6 juin, neuf sont réservés aux alertes par permanences de trois. Un *Squadron* est ainsi affecté par rotation aux forces d'assaut britanniques et canadiennes. L'honneur de survoler les premiers les plages de débarquement échoue aux Canadiens du 143 *Wing*. Leur arrivée a été calculée pour coïncider avec celle des premières barges à l'Heure-H, soit 07h25. Lorsqu'ils survolent les plages, ils appellent les commandants des forces d'assaut pour savoir si ceux-ci n'ont pas d'objectifs urgents à traiter. À défaut d'instructions nouvelles, ils attaquent les cibles prévues au Hamel et à La Rivière (Gold), Courseulles (Juno) et Hermanville (Sword). Le *Flying Officer* James E. Beatty vole au N° 440 *Squadron* :

« Douze appareils ont été préparés et les pilotes ont été "briefés" la nuit précédente; tout le monde a été consigné à la base. Il me semble que nous avons été les seuls autorisés à voler sous la base nuageuse pendant la phase initiale. Les seuls autres appareils que l'on a vus à notre niveau ont été des Focke-Wulf qui se sont réfugiés dans les nuages. Au briefing on nous a communiqué nos objectifs et expliqué que si nous étions touchés, il fallait sauter au-dessus de la Manche parce que nous avions toutes les chances d'atterrir sur un bateau. Il nous a même été conseillé d'en choisir un qui rentrait à vide en Angleterre !

« Le survol de la Manche, ce fut quelque chose ! Il y avait toutes les sortes de navires imaginables. Des cuirassés, au nombre de six, qui tiraient avec leurs grosses pièces. Des barges s'approchaient de la plage, tiraient une salve de roquettes et faisaient machine arrière. Nous avons piqué sur l'objectif initial en file indienne et bombardé à basse altitude avec des bombes à retardement; nous avons ensuite attaqué des positions d'artillerie dans les terres. La visibilité était médiocre en raison du temps, de la fumée et de la poussière; il nous a été difficile d'évaluer les résultats de notre action. Quand nous sommes repartis, nous avons vu les péniches arriver sur les plages et donner l'assaut. Au début, les défenses allemandes étaient plus préoccupées par ce qui se passait devant elles, mais les choses ont très vite changé et nos pertes ont commencé à grossir. »

Des objectifs attendent aussi les neuf *Squadrons* qui ne sont pas en permanence d'alerte : quatre sites d'artillerie et deux QG de l'armée allemande au sud-est de Bayeux et à La Meauffe, au nord de Saint-Lô. Au cours de la journée, des interventions sont réclamées contre une station de radar près du Havre qui dirige les batteries côtières, et contre des points de résistance rencontrés par les armées alliées.

Dès la fin de la matinée, il est manifeste qu'il n'y aura pas assez d'objectifs dans la zone des combats pour occuper les Typhoon à plein temps. Quelques unités reçoivent alors l'ordre d'effectuer des reconnaissances armées dans un secteur compris entre Bayeux, Caen et Lisieux, de manière à retarder l'arrivée des renforts allemands. Les premiers arrivants sont les *Tiffies* du 164, qui sont aussi les premiers à en découdre avec la Luftwaffe, forçant un Fw 190 à un atterrissage forcé avant de l'achever au sol. Le 183 est moins

Des armuriers du N° 609 *Squadron* préparent une installation « double », cependant limitée à six roquettes par rail au sein de la 2nd TAF.
On note que les RP supplémentaires étaient fixées sous les deux rails intérieurs.
(IWM)

Mortain - août 1944

Le Français Yves Ezanno prend le commandement du N° 198 *Squadron* après la disparition de J. Davies, le 22 juin. Il est le troisième *Squadron Leader* de cette unité en trois semaines. Il pilote fréquemment le MN882/E que l'on voit ici à B.7 (Martragny) ou B.10 (Plumetot). (SHHA et IWM)

chanceux; concentrés sur leur objectif, les pilotes ne voient pas arriver des Bf 109 qui envoient trois des leurs au tapis. Tout au long de la journée, les Typhoon poursuivent leurs reconnaissances armées et le 164 rencontre à nouveau des Fw 190; le combat se solde par un nul : un avion abattu de chaque côté [1].

Les pertes augmentent

Au petit matin du 7 juin, le ciel est couvert d'une solide masse nuageuse entre 450 et 900 mètres, ce qui n'empêche nullement les Typhoon de décoller dès les premières lueurs de l'aube. Le 83 *Group* se voit assigner le secteur Caen – Mézidon – Falaise jusqu'au sud de Villers-Bocage, tandis que le 84 *Group* patrouille à l'est de ce secteur jusqu'à Évreux. Pour augmenter leur autonomie, les Typhoon équipés de lance-bombes emportent un réservoir sous une aile et une bombe sous l'autre, alors que ceux armés de RP emportent un réservoir et seulement quatre roquettes. Malgré le mauvais temps, les Typhoon font une belle récolte de véhicules de toute nature, mais le plafond bas les contraint à s'approcher dangereusement des batteries de *flak*. Au cours des 493 sorties de la journée, pas moins de quinze appareils sont perdus. Les plus touchés sont les N° 184 et 245 *Squadrons* qui laissent trois avions chacun dans l'aventure – ceux du 184 coup sur coup. Le *Flight Lieutenant* « Dutch » Holland est l'un des trois :

« *Nous avons survolé la gare de triage de Mézidon à environ 300 m et attaqué en prenant le cap inverse. La gare était remplie de chars, de canons de DCA, de véhicules militaires et de troupes. Tout ce qui pouvait nous tirer dessus a*

[1] Les Allemands revendiquent 9 Typhoon pour la journée du 6 juin, tous tombés victimes du III./JG 2; aucune unité sur Bf 109 n'a déposé de demande d'homologation [NDLR]
Source : J-B. Frappé in *La Luftwaffe face au débarquement allié*, Heimdal, 1999.

LES UNITÉS DE TYPHOON DE LA 2nd *TACTICAL AIR FORCE*
– 6 JUIN 1944 –

83 *Group*

121 *Wing* (lance-roquettes)
Holmsley South - W/Co C.L. Green, DFC
174 *Squadron* XP S/L W. Pitt-Brown, DFC
175 *Squadron* HH S/L M.R. Ingle-French, DFC
245 *Squadron* MR S/L J.R. Collins, DFC+bar

124 *Wing* (lance-roquettes)
Hum, W/Co E. Haabjorn, DFC
181 *Squadron* EL S/L C.D. North-Lewis, DFC
182 *Squadron* XM Maj D.H. Barlow
247 *Squadron* ZY S/L R.J. McNair, DFC

129 *Wing* (lance-roquettes)
Westhampnett, W/Co D.C.S. Macdonald, DFC
184 *Squadron* BR S/L J. Rose, DFC

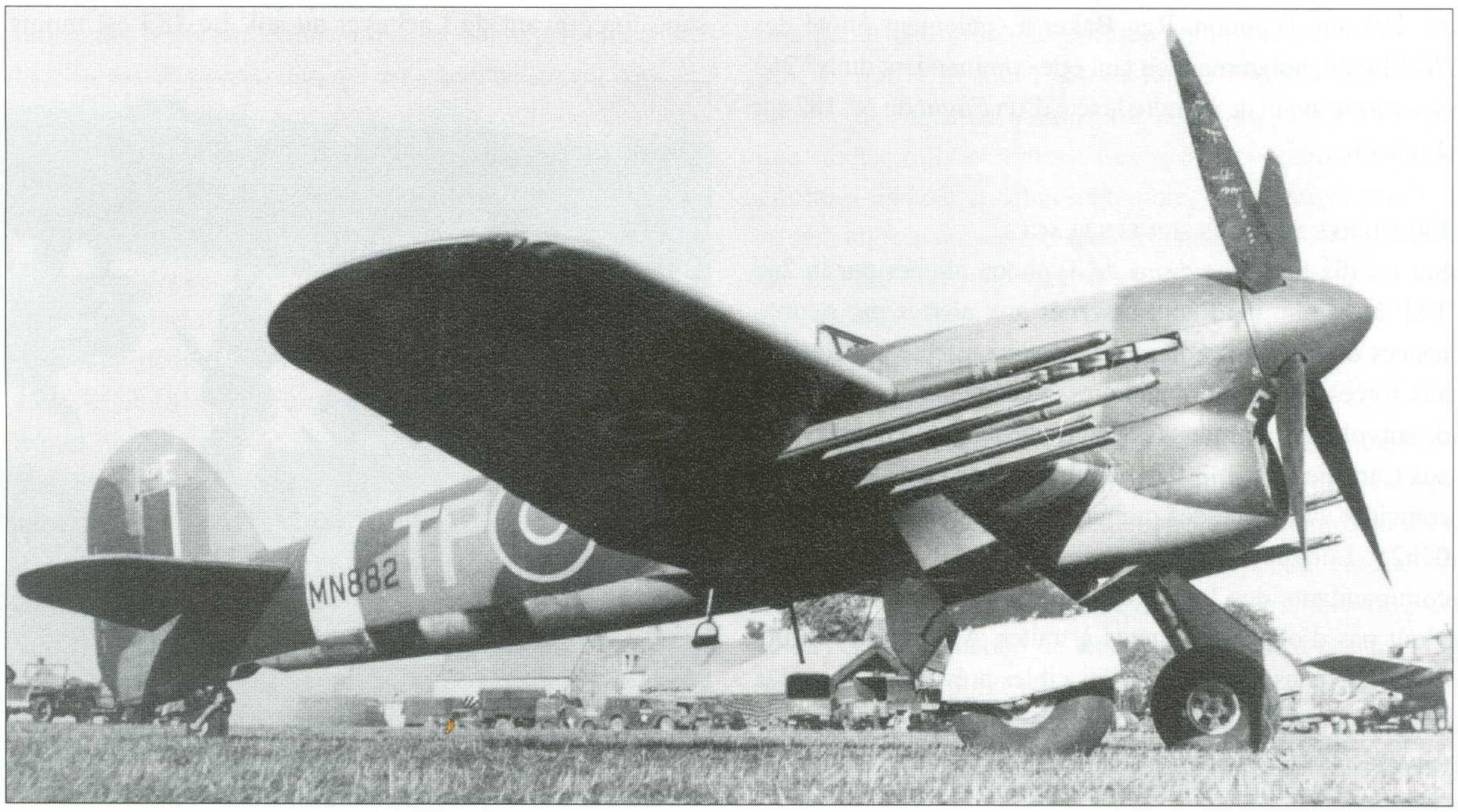
143 *Wing* (lance-bombes)
Hum, W/Co M.T. Judd, DFC AFC
438 *Squadron* F3 S/L F.G. Grant, DFC
439 *Squadron* 5V S/L H.H. Norsworthy, DFC
440 *Squadron* I8 S/L W.H. Pentland, DFC

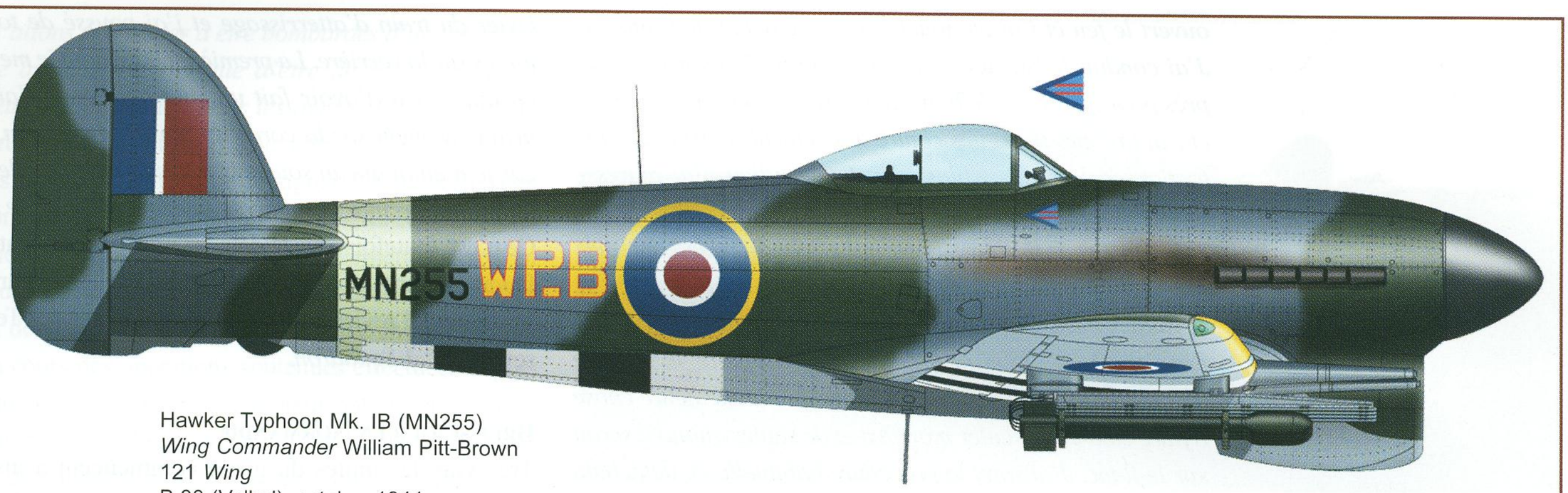
84 *Group*

123 *Wing* (lance-roquettes)
Thorney Island, W/Co R.E.P. Brooker, DFC
198 *Squadron* TP S/L J. Davies, DFC
609 *Squadron* PR S/L J.C. Wells, DFC

136 *Wing* (lance-roquettes)
Thorney Island, W/Co M. Bryan, DFC+bar
164 *Squadron* FJ S/L G. Pittingsrud, DFC
183 *Squadron* HF S/L F.H. Scarlett

146 *Wing* (lance-bombes)
Needs Oar Point, W/Co E.R. Baker, DFC+bar
193 *Squadron* DP S/L D.G. Ross, DFC
197 *Squadron* OV S/L D.M. Taylor
257 *Squadron* FM S/L R.H. Fokes, DFC DFM+bar
266 *Squadron* ZH S/L W.E. Holmes, DFC AFC

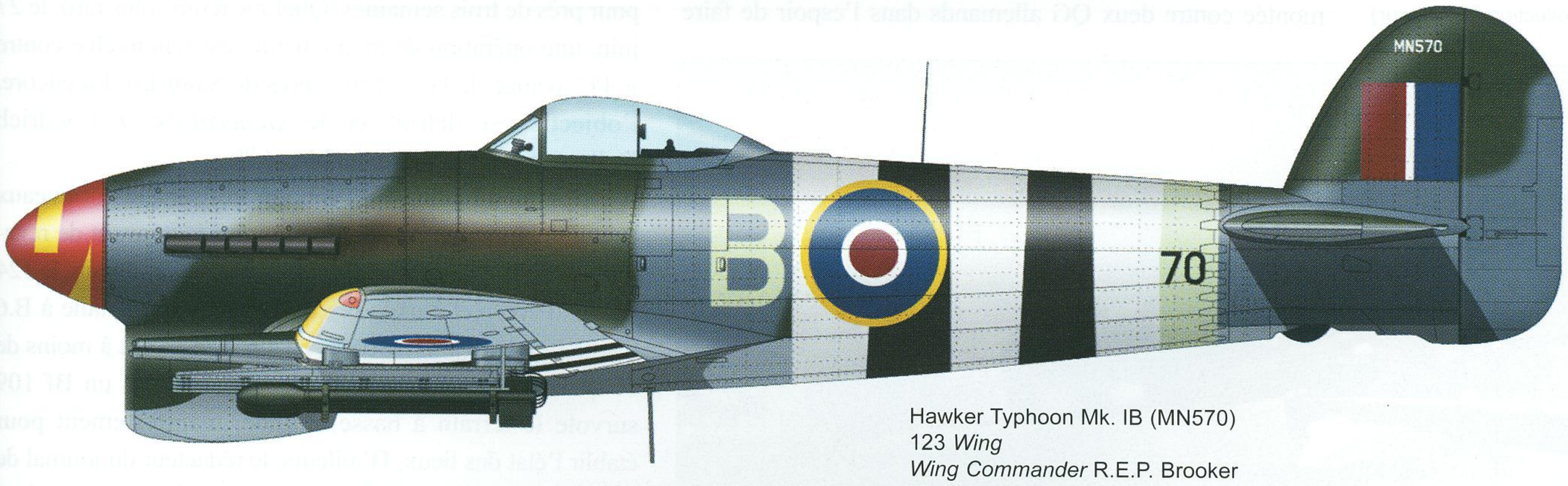




Hawker Typhoon Mk. IB (MN255)
Wing Commander William Pitt-Brown
121 *Wing*
B.80 (Volkel), octobre 1944.

Hawker Typhoon Mk. IB (JR429)
N° 245 *Squadron*
Flight Lieutenant W.B. Edwards
Abattu à Trun (Orne), le 19.08.44.

Hawker Typhoon Mk. IB (MN426)
N° 438 *Squadron*
Flight Officer W.H. Morrison (†)
Abattu le 15.08.44.



Hawker Typhoon Mk. IB (MN570)
123 *Wing*
Wing Commander R.E.P. Brooker
Thorney Island, 6 juin 1944.

© P-A. Tilley - 2004

ouvert le feu et j'ai été touché avant le début de l'attaque. J'ai conduit le Squadron *jusqu'à 100 m de hauteur, assez près pour distinguer le blanc des yeux des servants de DCA, et j'ai tiré mes roquettes contre des véhicules. Avec la satisfaction de les voir exploser au beau milieu, j'ai redressé – 60 m selon mon altimètre – et j'ai attendu la suite des événements. J'ai donné l'ordre du* Squadron *de continuer, car j'allais évacuer mon avion. Je suis monté jusqu'à 350 m. Je n'avais encore jamais sauté et je n'ai ressenti aucune angoisse particulière jusqu'à ce que j'essaie de m'extraire de l'avion. Étant très bas, j'ai pensé que la meilleure chose à faire était de basculer mon taxi et de sauter quand il serait sur le flanc. J'ai suivi la procédure habituelle en détachant mes harnais et en déconnectant la prise de la radio, mais malheureusement, la verrière n'a pas voulu s'éjecter. Des flammes léchaient le côté droit. Ça commençait à sentir le roussi. Je me suis arc-bouté sur la planche de bord et sur le levier du train d'atterrissage et j'ai poussé de toutes mes forces sur la verrière. La première chose dont je me souviens ensuite, c'est d'avoir fait un saut périlleux. J'ai dû tirer instinctivement sur la corde du parachute – enfin, je crois, car je n'en ai aucun souvenir. Mais je me rappelle avoir vu mon zinc percuter le sol avant que le parachute ne s'ouvre.*»

Ce n'est, toutefois, que le début d'une longue aventure, car il faudra soixante-dix jours à « Dutch » Holland pour regagner ses lignes. Il reviendra au front pour piloter des Tempest au sein du N° 3 *Squadron*.

Bref séjour en Normandie

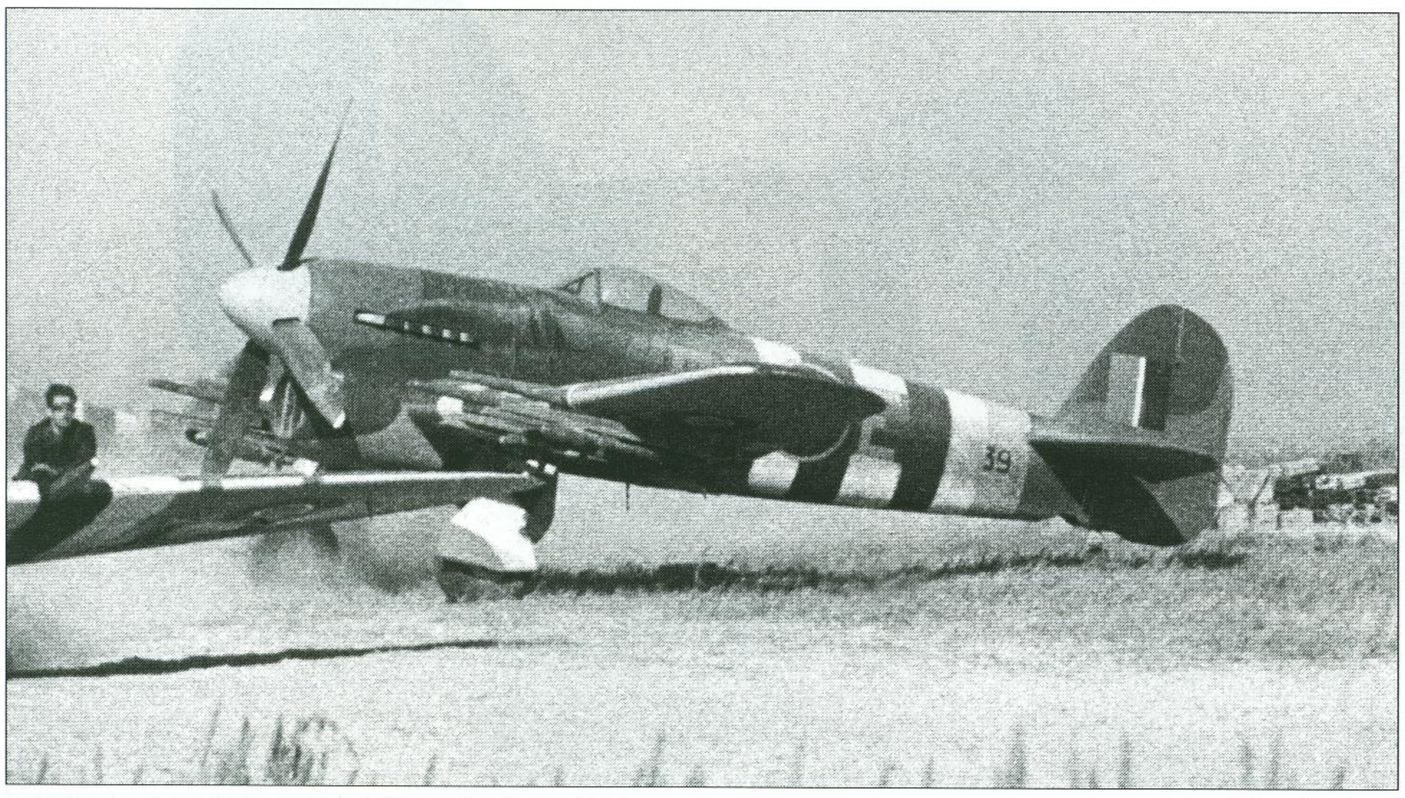
Très vite, les unités du génie commencent à installer les premiers terrains de campagne en France. Les champs sont transformés en pistes à coups de bulldozer, les fossés et les haies aplanies et, la plupart du temps, recouverts de SMT (*steel mesh plates*, pistes en mailles d'acier). Ces nouveaux aérodromes reçoivent un nom de code commençant par A pour américain et B pour britannique en fonction de la zone où ils sont implantés. Les premiers sont prêts dès le 10 juin !

Le MN851 du N° 184 *Squadron* au décollage de B.5 (Le Fresne-Camilly) en août 1944. Très tôt après leur arrivée sur le sol normand, les Typhoon ont été débarrassés des bandes d'invasion sur les parties supérieures pour éviter de trop attirer l'attention des chasseurs-bombardiers allemands. (IWM)

Dans la matinée, le *Flying Officer* Bill Smith du N° 245 *Squadron*, touché par la *flak*, effectue un atterrissage sur le ventre à B.3 (Saint-Croix-sur-Mer). À sa grande stupéfaction, il est aussitôt assailli par les reporters, les correspondants de guerre et quelques « huiles » qui attendaient l'arrivée de l'*Air-Vice Marshal* Broadhurst !

L'opération au cours de laquelle Smith a été touché a été montée contre deux QG allemands dans l'espoir de faire avorter une contre-attaque dans l'œuf. Deux raids contre ce que l'on pense être le QG du 1. *SS Panzerkorps* ne donnent aucun résultat, mais, en fin d'après-midi, 40 Typhoon du 124 *Wing* et du N° 245 *Squadron* s'en prennent au château de La Caine (20 km au sud-ouest de Caen) qui abrite le PC du *Panzergruppe West*. Ils sont immédiatement suivis par 71 Mitchell qui bombardent depuis 3 600 mètres. Le chef d'état-major, le *Generalmajor* Sigismund-Helmut *Ritter und Helder* von Dawans, et plusieurs de ses officiers sont tués; le PC est hors d'usage pour près de trois semaines. Quelque temps plus tard, le 27 juin, une opération de même nature est renouvelée contre le PC avancé de la 7. *Armee* près de Saint-Lô. Là encore, l'objectif est détruit et le *Generaloberst* Friedrich Dollmann est mortellement blessé [2].

À partir du 13 juin, les Typhoon utilisent les nouveaux terrains pour se ravitailler dans la journée et avant de regagner leur base dans le sud de l'Angleterre. Le 20 juin, le 124 *Wing* au complet plus le N° 245 *Squadron* s'installe à B.6 (Coulombs), où plus de 65 Typhoon s'entassent à moins de cinq kilomètres du front. Le lendemain soir, un Bf 109 survole le terrain à basse altitude, manifestement pour établir l'état des lieux. D'ailleurs, le rédacteur du journal de marche du N° 245 *Squadron* écrit de manière prémonitoire :



Un Spitfire guidé par un mécanicien passe devant le MN639 (EL-E) du N° 181 *Squadron* en soulevant des nuages de poussière sur la piste de B.3 (St-Croix-s/-Mer). Cette photo a été prise vers la fin du mois de juin, avant l'effacement partiel des bandes d'invasion. (Collection de l'auteur)

[2] Dollmann est mort le lendemain et certains historiens pensent qu'il aurait été « suicidé » sur l'ordre de Hitler pour avoir cherché à négocier la reddition de la 7. *Armee* – NDLR.

« *Nous n'allons pas tarder à être bombardés d'une manière ou d'une autre et cela risque d'être dévastateur, car il n'existe aucune protection pour les avions* ». Les premiers obus d'artillerie tombent sur B.6 au matin du 22 et, à 10h30, les unités reçoivent l'ordre de regagner l'Angleterre. Les pertes sont lourdes; par exemple, le N° 247 *Squadron* ne peut replier que quatorze avions, dont seulement quatre sont intacts, quatre autres devant être abandonnés sur place.

Le retour des Typhoon au bercail a quelque chose de bénéfique. Au cours des opérations soutenues effectuées depuis le débarquement, les pannes de moteur ont été proportionnellement plus nombreuses que d'habitude. Quand les appareils des quatre unités à nouveau réunies à Holmsley South passent en révision, pas moins de trente-sept présentent une usure des chemises de piston assez importante pour justifier le dégroupage des moteurs. La construction des pistes en Normandie a détruit la couche supérieure du sol et la poussière, brassée par les pneus et les hélices des avions, a non seulement blanchi tout le vert paysage aux alentours, mais a aussi abrasé les pièces mobiles des moteurs Sabre. Napier réagit d'une manière aussi rapide qu'efficace, concevant, réalisant et testant en vol un déflecteur en une seule journée ! En une semaine, tous les Typhoon sont équipés d'un petit dôme en forme de champignon installé sur la prise d'air du carburateur, séparant l'air des particules de poussière et de sable plus lourdes. Cependant, le moteur Sabre est sujet aux retours de flamme et, quand cela se produit, le champignon rougi à blanc est projeté à la vitesse d'une roquette droit devant lui... Ces dômes seront rapidement remplacés par un nouveau dispositif permettant d'éliminer ce petit inconvénient.

Ainsi modifiés, les Typhoon peuvent retourner en France. Fin juin, le 121 *Wing* s'établit à B.5 (Le Fresne-Camilly), le 124 à B.6 (Coulombs) et le 143 à B.9 (Lantheuil).

Un mois de juin coûteux

Fin juin, même si les Alliés sont dans une situation encore précaire, ils ont de bonnes raisons d'être optimistes pour la suite des opérations. Les renforts allemands sont considérablement gênés et affaiblis par l'effet cumulatif des constants bombardements aériens des voies de communication. Cependant, si les Alliés ont mis au point un système d'appui aérien à la fois rapide et efficace, il n'en est pas moins coûteux. Entre le 6 et le 30 juin, pas moins de 70 Typhoon de la 2nd TAF ont été détruits, dont plus de la moitié par des tirs venus du sol. Seule une demi-douzaine est tombée sous les balles des avions allemands, alors que les Typhoon ont revendiqué neuf victoires en contrepartie. Les pertes les plus sévères ont été enregistrées par le 84 *Group*, notamment le N° 198 *Squadron* qui a perdu onze appareils et le N° 193 sept. Ce *Group* a par ailleurs perdu deux *Wing Commanders*, Mike Bryan et Reg Baker, tous deux abattus par la *flak*. Ce dernier est tombé le 16 juin; ses équipiers l'ont entendu donner ses derniers ordres avant de voir son appareil plonger à la verticale et s'enfoncer dans le sol à cinq kilomètres à l'ouest de Caen. Bryan a été descendu

En haut :
pour ceux qui pourraient en douter, voici la preuve irréfutable de la présence de Typhoon en Normandie, en l'occurence le MN928/G de R. McNair, *Squadron Leader* du 247 à B.6 (Coulombs).

Ci-dessus :
un groupe de pilotes du N° 174 *Squadron* après leur 20e char détruit, le 15 juin. Au centre, tête nue, le *Squadron Leader* W. Pitt-Brown.
(IWM)

Le MN880/Q du N° 198 *Squadron* soulève un nuage de poussière en roulant vers la piste de B.10 (Plumetot) à la mi-juillet 1944.
Cet appareil sera détruit au décollage de B.53 (Merville) le 2 octobre, le *Warrant Officer* S. Barnes trouvant la mort dans l'accident.
(IWM)

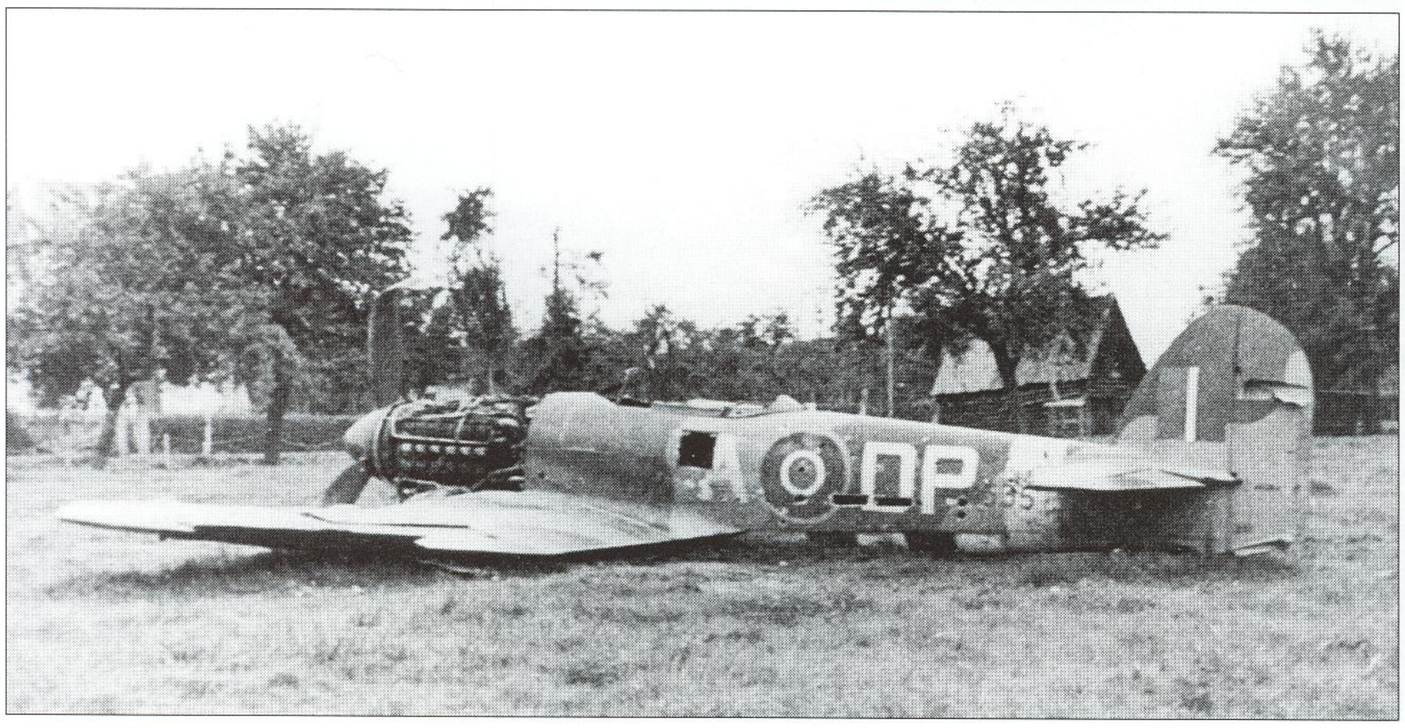
Mortain - août 1944

Le JP397/S du N° 182 *Squadron* est poussé sur sa place de parking pour y être réarmé avant une nouvelle mission.
En dépit de la pose de SMT et de l'arrosage régulier des pistes avec de l'huile de vidange (bonjour les nappes phréatiques !), la poussière fut, après la *flak*, le deuxième ennemi des Typhoon sur le sol normand.
(Collection de l'auteur)

Ci-dessous :
le MN771/J du N°182 *Squadron* abattu par la *flak* près de Douville, le 18 juillet 1944. Le pilote, le *Flight Lieutenant* A.C. Flood, est fait prisonnier.
(Collection J. Mutin)

En bas :
le 7 août près de Vire, le MN534/A du N° 193 *Squadron* piloté par le *Flying Officer* A.W. Kilpatrick est atteint par la *flak*. Après s'être posé dans le *no man's land*, il est fait prisonnier. Il regagnera ses lignes quelques jours plus tard au terme d'une invraisemblable odyssée.
(Collection J-P. Benamou)

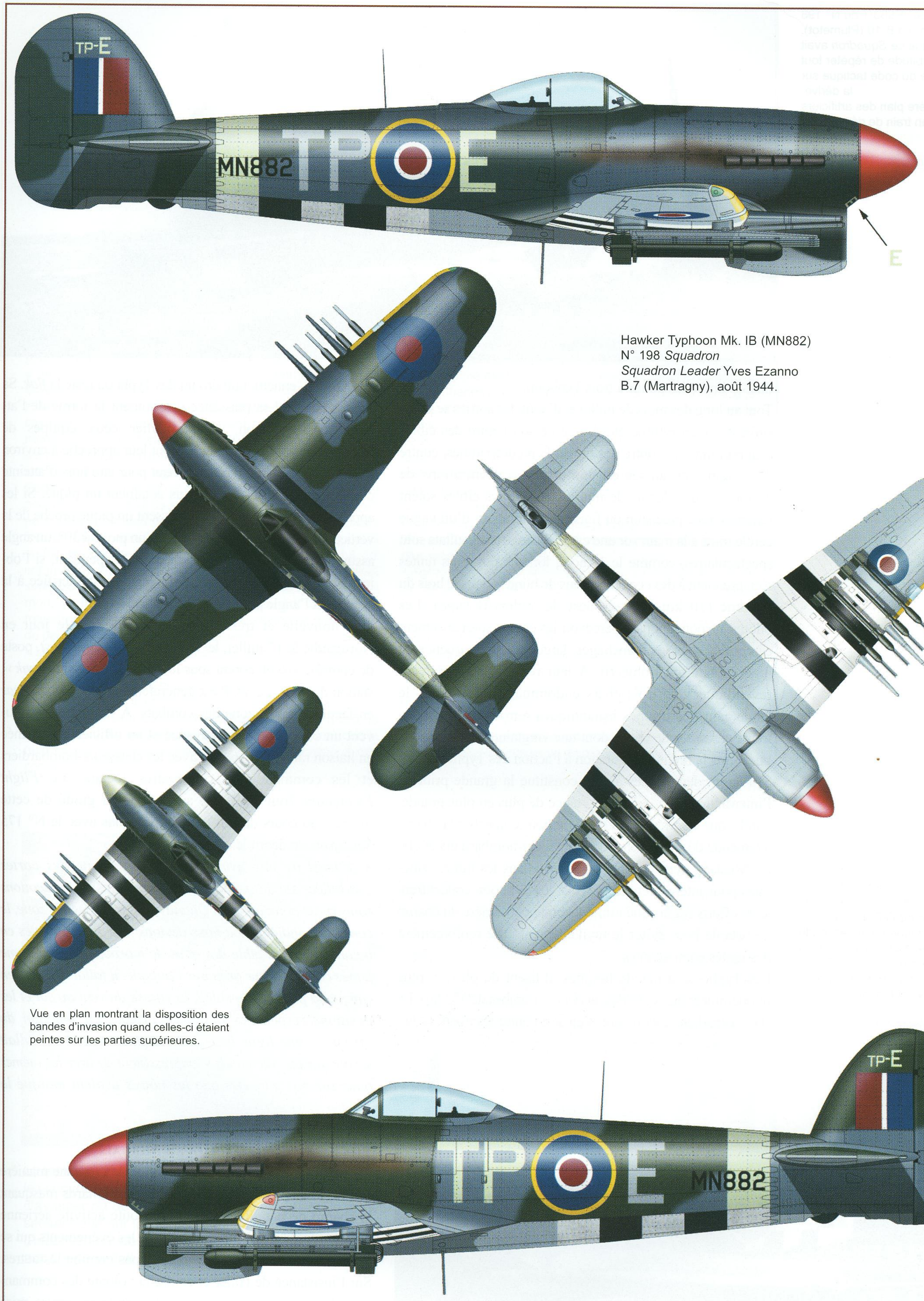
quelques jours plus tôt, le 10, à quelques kilomètres au sud-est de Falaise.
Sur les neuf victoires homologuées, cinq l'ont été en un seul combat le 29 juin. Le *Wing Commander* Johnny Baldwin, qui a remplacé Reg Baker et qui est alors l'as des as sur Typhoon (douze victoires seul et une en collaboration), mène une formation de dix appareils du N° 193 *Squadron* en couverture de Typhoon lance-roquettes lorsque plusieurs Bf 109 sont aperçus à proximité du terrain de Conches-en-Ouche. Il donne l'ordre de larguer les réservoirs supplémentaires et, au moment où il passe à l'attaque, d'autres 109 se présentent derrière les Typhoon. Le combat s'engage aussitôt, les deux camps jouent à cache-cache avec les nuages. Après en avoir abattu deux lui-même et endommagé un troisième, Baldwin donne l'ordre de rompre et d'utiliser la couverture nuageuse pour rentrer au bercail. Deux *Tiffies* doivent faire un atterrissage forcé à A.3 et B.2. En plus de ceux de Baldwin, trois autres 109 sont revendiqués [3].



Nouvelle organisation, nouvelles méthodes

Fin juin, il devient clair que sur le plan administratif la présence de sept *Wings* de Typhoon devient difficile à gérer et qu'il est indispensable de réaménager le dispositif. Le 136 *Wing* est alors dissous et ses deux *Squadrons*, les 164 et 183, sont rattachés au 123 *Wing* qui contrôle désormais quatre unités. De même, le 129 *Wing* disparaît et son unique *Squadron* de Typhoon, le 184, est transféré au 121 *Wing*.
Cependant, même réduits à cinq, les *Wings* de Typhoon restent concentrés dans un minuscule périmètre. Les terrains encombrés d'avions sont particulièrement vulnérables à l'artillerie allemande et aux occasionnels raids de harcèlement de la Luftwaffe. Et, malgré les arrosages quotidiens des pistes et des chemins de roulement d'huile de vidange, il y a toujours cette satanée poussière...
Dans ces conditions précaires, les accidents sont inévitables. Sans la prompte intervention du personnel au sol, celui qui est survenu le 7 juillet à B.6 aurait pu se transformer en catastrophe. Touché par la *flak*, le *Flight Lieutenant* Allison du N° 181 *Squadron* tente de regagner son terrain. Cependant, une blessure à la jambe l'empêche de contrôler son atterrissage et il percute un groupe de Typhoon du N° 247 *Squadron* qui viennent juste d'être réarmés. Un incendie se déclare instantanément. Tandis que des mécaniciens poussent certains avions hors de la zone de danger et que d'autres orientent ceux qui brûlent déjà pour que le déclenchement de leurs roquettes ne menace rien ni personne, le *Flight Lieutenant* Harboard, contrôleur des vols, et le *Leading Aircraftman* Eason bravent les flammes pour sortir le malheureux Allison du brasier. Celui-ci survivra à ses brûlures et Harboard sera décoré de la médaille de *Member of the British Empire*. Malgré les roquettes qui fusent dans tous le sens, l'explosion des obus et des fusées éclairantes et les projections d'essence enflammée, l'action du personnel

[3] Si l'on se réfère au travail de J-B. Frappé (*op.cit.*), ces appareils pourraient appartenir au *Stab*/JG 27 et au III./JG 27, impliqués dans un combat contre des « Thunderbolt » entre Évreux et Conches. Trois Bf 109 ont été détruits.

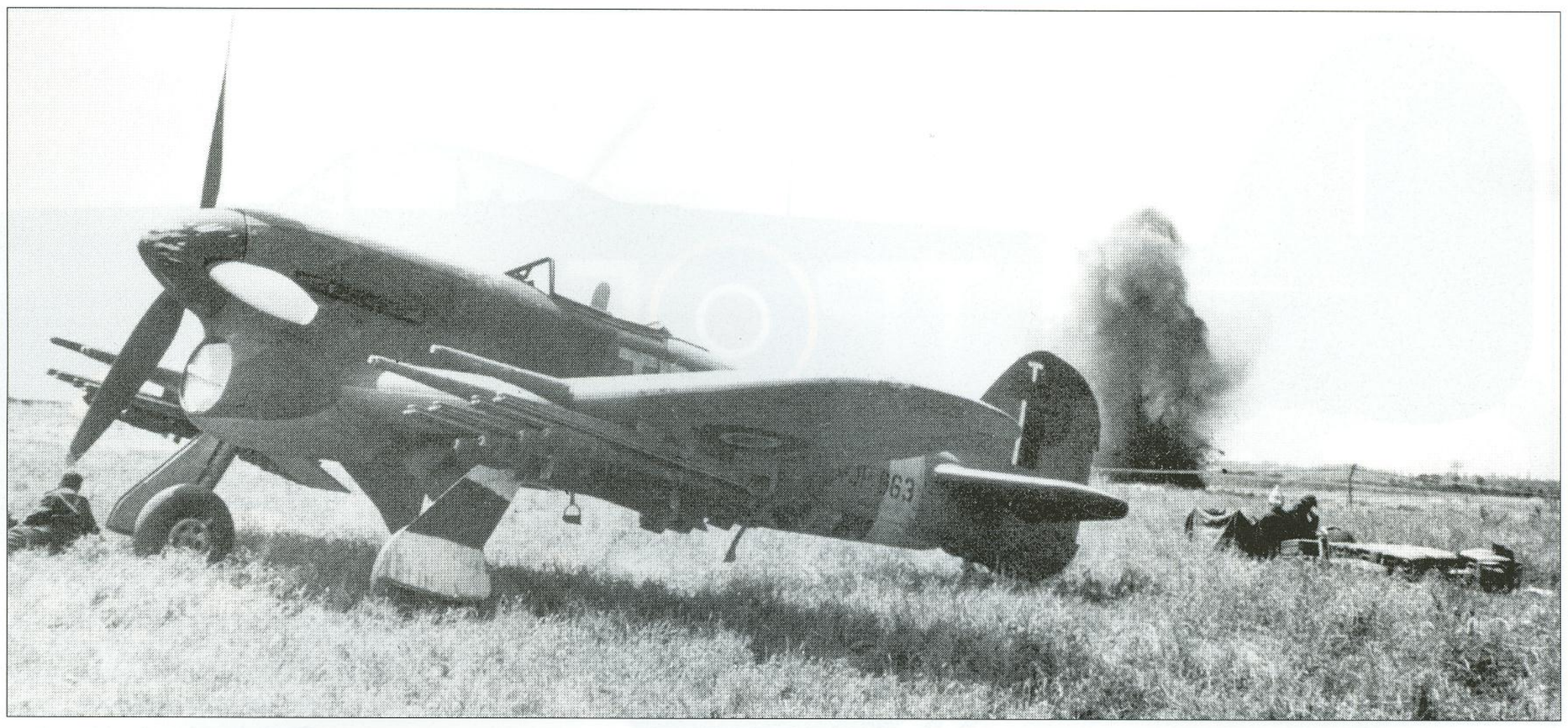


Hawker Typhoon Mk. IB (MN882)
N° 198 *Squadron*
Squadron Leader Yves Ezanno
B.7 (Martragny), août 1944.

Vue en plan montrant la disposition des bandes d'invasion quand celles-ci étaient peintes sur les parties supérieures.

© P-A. Tilley - 2004

Mortain - août 1944



Le JP963/T du N° 198 *Squadron* à B.10 (Plumetot). On note que ce *Squadron* avait pris l'habitude de répéter tout ou partie du code tactique sur la dérive.
À l'arrière plan des artificiers sont en train de déminer un champ.
(IWM)

du 247 limite les pertes à trois Typhoon.

Tout au long des mois de juillet et d'août, les sorties se poursuivent sur un rythme élevé, que ce soit contre des cibles d'opportunité ou contre des objectifs prédéterminés, contre des engins mécanisés ou contre des concentrations de troupes ou des dépôts de munitions, que les cibles soient repérées avec précision ou figurent à l'intérieur d'un vague cercle tracé à la main sur une carte. Parfois, les résultats sont spectaculaires, comme le 1er août, lorsque plusieurs unités s'en prennent à des concentrations de blindés dans le bois du Homme (10 km au sud-ouest de Villers-Bocage). Les pilotes, ne pouvant pas apercevoir les engins soigneusement camouflés sous les branchages, larguent leurs roquettes au jugé en saturant l'objectif. À leur retour, ils ne peuvent revendiquer que trois chars endommagés. Toutefois, le lendemain, les troupes britanniques retrouvent sur place trente carcasses de chars, dont une vingtaine peut être attribuée sans la moindre hésitation à l'action des Typhoon.

Si l'appui des troupes au sol constitue la grande priorité, l'interdiction prend une importance de plus en plus grande. Tandis que les Spitfire patrouillent pour empêcher la chasse allemande de s'approcher des chasseurs-bombardiers et que les Mustang pénètrent profondément dans les lignes ennemies pour intercepter les convois, les Typhoon concentrent leurs efforts sur la zone immédiatement en arrière du champ de bataille pour éviter le ravitaillement et le renforcement des unités combattantes.

Les Typhoon armés de bombes utilisent de plus en plus fréquemment des « *1000-pounders* » (bombes de 453 kg). Le *Wing* canadien, notamment, s'en sort contre les ponts vitaux de l'Orne. L'ennemi numéro un des Typhoon reste la *flak*. Sa concentration et sa puissance déterminent la forme de l'attaque des Typhoon, en particulier ceux équipés de lance-roquettes. Les formations font leur approche à environ 2 500 mètres, c'est-à-dire assez haut pour être hors d'atteinte des canons de 20 et de 37, puis entament un piqué. Si les appareils armés de bombes choisissent un piqué proche de la verticale, ceux armés de RP préfèrent un piqué à 30°, un angle assurant une meilleure précision de tir. Cependant, si l'objectif est fortement défendu, la précision est sacrifiée à la sécurité et l'angle peut alors varier de 45 à 60°.

Une nouvelle et très efficace tactique voit le jour en Normandie le 17 juillet, le VCP (*Visual Control Post*, poste de contrôle visuel, connu sous le sobriquet de « *cab-rank* », station de taxi). Le VCP est généralement un *command car* en faction dans la zone des combats. À l'intérieur se trouvent un contrôleur aérien avancé et un officier de l'Armée en liaison radio permanente avec les chasseurs-bombardiers et les commandements terrestres locaux. Le *Flight Lieutenant* Tom Hall, qui a été souvent guidé de cette manière au cours de son tour d'opérations avec le N° 175 *Squadron*, en décrit le mode d'emploi :

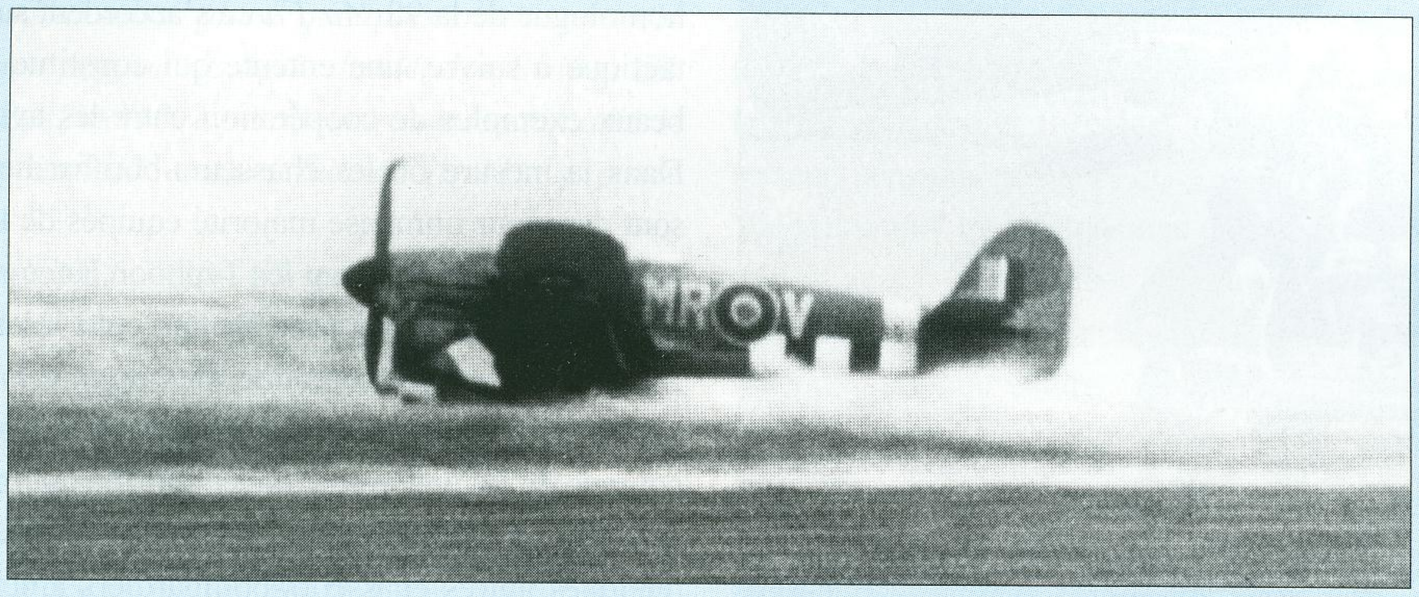
« *À bord de nos avions, nous emportions des cartes quadrillées sur lesquelles étaient reportées les indications concernant notre objectif. Quand nous arrivions sur zone, le contrôleur indiquait où nous devions tirer nos roquettes en balançant sur la cible des obus de mortier dégageant une fumée colorée. Pour préparer l'attaque, il fallait prendre en compte la position du soleil, la vitesse du vent au sol et les positions respectives des deux armées en fonction du "front" – une ligne bien souvent théorique. Et il fallait savoir que les Allemands s'empressaient de tirer les mêmes obus sur nos gars dès que les nôtres avaient marqué la cible.* »

Le 19 août, pendant les opérations dans la région de Falaise, le JR429/A piloté par le *Flight Lieutenant* W.B. Edwards du N° 245 *Squadron* est descendu par la *flak* à cinq kilomètres au sud-est de Trun (Orne). Par chance pour le pilote, l'avion se pose dans les lignes alliées.
(Collection J-P. Benamou)

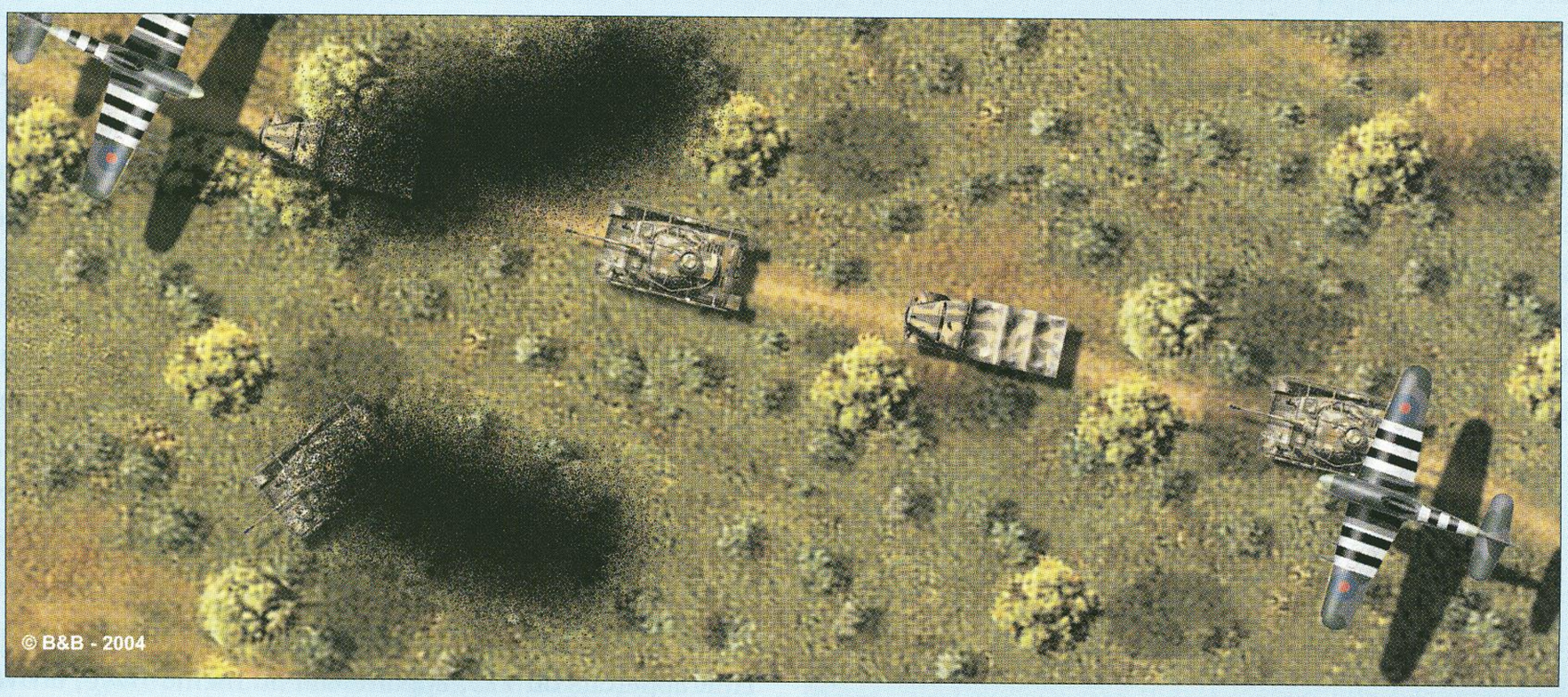
Von Kluge contre-attaque à Mortain

La journée du 7 août 1944 commence de la même manière que les jours précédents, avec d'épais brouillards masquant le champ de bataille et paralysant toute activité aérienne dans les premières heures. Toutefois, les événements qui se préparent vont en faire une journée pas comme les autres. Sur l'insistance de Hitler et contre la volonté des commandants locaux, une contre-attaque de grande envergure, mise au point par le *Feldmarschall* Günther von Kluge, chef du

Encore et toujours, la redoutable *flak*...



Le 10 août 1944, le Flying Officer *Geoff Murphy pose sur une patte son JR499/N du N° 245* Squadron *à B.5 :*
« Je volais comme n° 2 derrière mon commandant, Jack Collins, et nous avions entamé un piqué de 45 à 60° sur l'objectif – un château servant de QG à la 21. *Panzerdivision*. Un barrage de *flak* s'est dressé devant nous. D'une certaine manière, c'est très hypnotisant, mais quand on est concentré sur ce que l'on est en train de faire, on passe à travers sans se rendre compte du danger, jusqu'à ce que l'on soit touché. Cette fois-là, j'ai entendu et ressenti un choc violent sous l'aile gauche. Le taxi a tout de suite dérapé sur la gauche, m'entraînant dans le remous de mon leader. Mon taxi a été aussitôt "poivré" par ce que j'ai cru être des shrapnels, mais qui était en fait des douilles et des maillons des obus de Jack. Là, j'ai commencé à paniquer parce que ma vitesse relative était supérieure à 800 km/h et que, même avec le manche tiré à mort, je ne parvenais pas à redresser. J'ai largué mes roquettes et en désespoir de cause, j'ai donné un grand coup de palonnier à gauche pour redresser le nez de l'appareil.
« Le nez a enfin basculé vers le haut et j'ai alors remarqué la petite lampe rouge qui m'indiquait que la jambe gauche du train était sortie. Au fur et à mesure que la vitesse a diminué, les commandes ont retrouvé leur efficacité et j'ai pu revenir en vol horizontal vers 450 m. Sur le trajet du retour à B.5, le commandant est venu à côté de moi et m'a confirmé que le guignol de l'atterrisseur gauche avait été fracassé. Il m'a conseillé de me poser train rentré.
« Après que le reste du *Squadron* s'est posé, j'ai pris le circuit et ai commencé à égrener la procédure d'atterrissage. Je venais de me mettre vent arrière quand le *Wing Commander Flying* Charles Green m'a appelé à la radio pour vérifier que je suivais bien la procédure. Je ne mets pas en doute son envie de me venir en aide, mais il m'a surtout embrouillé et, tous les deux, nous sommes passés sur l'un des points essentiels de la procédure : éjecter la verrière avant la prise de contact ! Je mets cet oubli sur le compte du fait que, contrairement à nos habitudes en Angleterre, ici, pour nous protéger de la poussière, nous décollions et atterrissions avec la verrière fermée. Pour ne rien arranger, parce que je craignais de me cogner la tête pendant l'atterrissage, j'ai abaissé mon siège et je n'ai plus repensé à la verrière.
« Après mon arrondi, je me suis aligné sur le côté de la piste de manière à ne pas la labourer, j'ai coupé l'arrivée d'essence et le circuit électrique. Quand j'ai touché le sol, la jambe gauche s'est repliée. Le taxi s'est immobilisé dans un énorme nuage de poussière qui m'a plongé dans l'obscurité – j'ai cru que c'était de la fumée. J'ai voulu faire glisser la verrière, mais, bien entendu, les rails étaient tordus et elle n'a pas bougé d'un pouce. La panique s'est à nouveau emparée de moi – j'étais pris au piège dans ce truc qui allait prendre feu ! Heureusement, Mike Parkes, notre officier mécanicien, a bondi hors d'une jeep avec à la main le plus magnifique pied-de-biche que j'aie jamais vu de ma vie et a réussi à décoincer la verrière... »



La tactique mise au point par le *Wing Commander* Charles Green, commandant le 121 *Wing*, consistait à prendre les convois en tenaille. Le leader attaquait les engins de tête et son n° 2 ceux de queue, empêchant ainsi le convoi d'avancer ou de reculer. Les autres appareils de la patrouille n'avaient plus qu'à liquider le reste de la colonne, sachant que sur les routes étroites et bordées de talus du bocage normand, toute échappatoire était impossible. L'inconvénient de cette tactique était que les Typhoon devaient prendre les convois en enfilade, s'exposant ainsi aux tirs de la *flak*, mais aussi des armes automatiques montées sur les chars.

Mortain - août 1944

Bien que prise à Thorney Island le 4 juin, cette photo est intéressante en ce qu'elle montre le travail obscur mais essentiel des armuriers. Le 7 août 1944, ils ont sué sang et eau sans relâche pendant plus de dix heures sous un soleil de plomb pour réarmer les patrouilles de Typhoon dès qu'elles revenaient d'une sortie. Au fond, le JR379/L du N° 609 *Squadron*. Les bandes d'invasion ne seront peintes que le lendemain. (IWM)

Heeresgruppe B et *Oberbefehlshaber West*, est lancée dans le secteur de Mortain. Son but est d'atteindre la baie du Mont-Saint-Michel et ainsi couper la 3rd *Army* du général Patton de ses bases arrière. L'équivalent de quatre *Panzerdivisionen* sont engagées dans ce mouvement, baptisé « Unternehmen Lüttich », ce qui représente environ 145 chars Panther et Panzer IV et 32 canons auto-moteurs.

Les 9th et 30th *Infantry Divisions* américaines reçoivent le choc de plein fouet dans le secteur de Saint-Pois – Juvigny – Saint-Barthélémy. Rien ne les a préparées à cette bataille, ce qui n'est pas le cas du haut commandement allié. Ayant décrypté les ordres de mouvement de la Wehrmacht par Ultra, celui-ci peut anticiper la manœuvre et même attirer les forces allemandes dans un traquenard.

Bien qu'aucun mouvement n'ait été détecté par l'aviation alliée au cours des jours précédents, au milieu de la matinée du 7, il devient évident que les Allemands viennent d'amorcer une vaste manœuvre en direction de la mer. Malgré son courage, l'infanterie US seulement armée de canons anti-chars et de bazookas, ne peut empêcher les *Panzer* de percer. La 2. *SS Panzerdivision* prend Mortain vers midi et la 2. *Panzerdivision* atteint les bourgades de Saint-Barthélémy, Chérencé-le-Roi et Le Mesnil-Adelée.

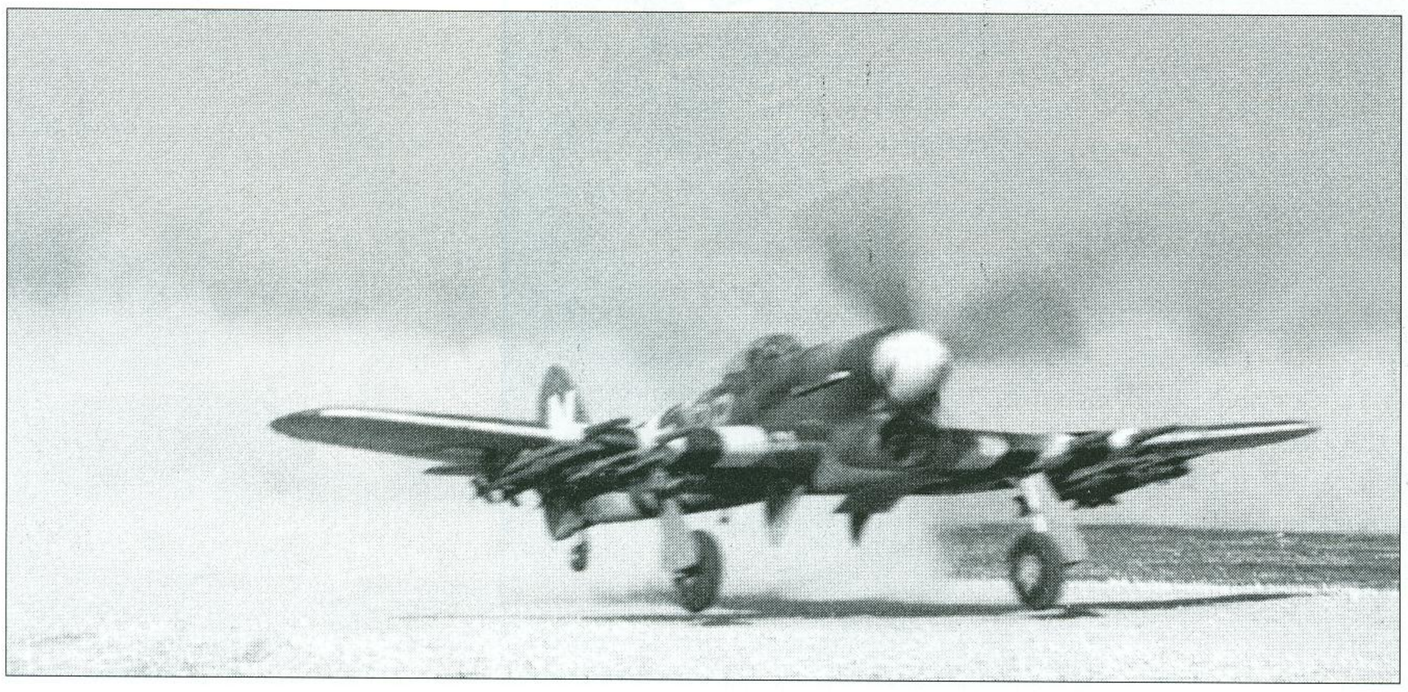
Le temps manque aux Alliés pour envoyer des renforts dans la zone des combats et soulager la pression sur les deux divisions d'infanterie ou pour organiser des attaques aériennes massives avec les bombardiers lourds. Le salut se trouve entre les mains des forces aériennes tactiques. Dès que les informations concernant la situation à Mortain remontent jusqu'au haut commandement, l'*Air Marshal* Arthur Coningham, commandant en chef de la 2nd TAF, et son homologue de la 9th *Air Force* s'accordent sur la meilleure tactique à suivre, une entente qui constitue l'un des plus beaux exemples de coopération entre les aviations alliées. Dans la mesure où les chasseurs-bombardiers américains sont dans leur immense majorité équipés de lance-bombes, il est décidé que ce seront les Typhoon lance-roquettes de la 2nd TAF qui interviendront. De leur côté, les unités de la 9th AF assureront la protection des appareils britanniques contre toute interférence de la Luftwaffe et attaqueront les convois de ravitaillement et les renforts allemands montant au front. La seule unité de P-47 armée de lance-roquettes et quelques autres chasseurs-bombardiers américains opéreront aux côtés des Typhoon.

Un peu avant 11h00, la 9th AF informe la 2nd TAF que la situation à Mortain est en train de tourner au vinaigre. Aussitôt, la totalité du 83 *Group* est mise en état d'alerte et son chef, l'*Air-Vice Marshal* Broadhurst, reçoit l'ordre de venir en aide aux Américains avec tous les moyens à sa disposition. Après avoir reçu les instructions du 83 *Group*, le *Wing Commander* Charles Green, commandant le 121 *Wing*, transmet ses ordres à ses pilotes. À 12h15, en dépit d'une visibilité médiocre, il décolle à la tête d'une section du N° 174 *Squadron* pour une reconnaissance du secteur à la recherche de blindés marchant sur Mortain. Charles Green raconte :

« *J'ai décidé de prendre la tête d'une section de six appareils. J'ai trouvé un plafond très bas sur le secteur et, finalement, après un moment, j'ai trouvé une trouée dans les nuages. Cela m'a permis de descendre avec non n° 2 pour aller voir de plus près. Mon n° 2 est resté en altitude pendant que je plongeais au ras des arbres où j'ai eu la surprise de tomber sur toute une formation de chars, de camions et de canons. Elle s'étendait sur près de huit kilomètres, pare-choc contre pare-choc. Après m'être assuré des positions américaines, j'ai compris que c'était l'information donnée par le QG du* Group.

« *J'ai immédiatement attaqué la colonne de face. Pendant ce temps, j'ai demandé à mon n° 2 d'attaquer par l'arrière. Après quelques coups au but, nous sommes remontés pour retrouver le reste de la section. Je leur ai expliqué comment poursuivre l'attaque et de rester sur zone dans l'attente de renforts. J'ai alors alerté le QG du* Group *et ai conseillé de mettre le* Wing *au grand complet en alerte et de faire décoller les sections à intervalles de 10 mn. Je me suis posé, ai ravitaillé et conféré avec mon* Group Commander, *Sir Harry Broadhurst. Je lui ai demandé que l'affaire soit traitée à ma manière, ce qu'il a volontiers accepté.* »

Décollage dans nuage de poussière du *Flight Officer* Handyside aux commandes du MN529/N du N° 184 *Squadron* depuis la piste de B.3, le 15 juin 1944. On note la manière inhabituelle dont la lettre individuelle a été reportée sur la dérive. (IWM)



Les Typhoon entrent en action

Huit appareils du 175, appartenant au même *Wing*, arrivent dix minutes après la première formation. Les pilotes repèrent une cinquantaine de chars et deux cents véhicules en ligne sur la route entre Saint-Barthélémy et Chérencé. Le *Flying Officer* Tommy Hall raconte la suite :

« *L'accent avait été mis sur l'emploi des techniques d'attaque éprouvées si l'on repérait une colonne de chars ou de véhicules. On devait attaquer les premiers et les derniers engins afin de bloquer la colonne; il ne restait plus alors*

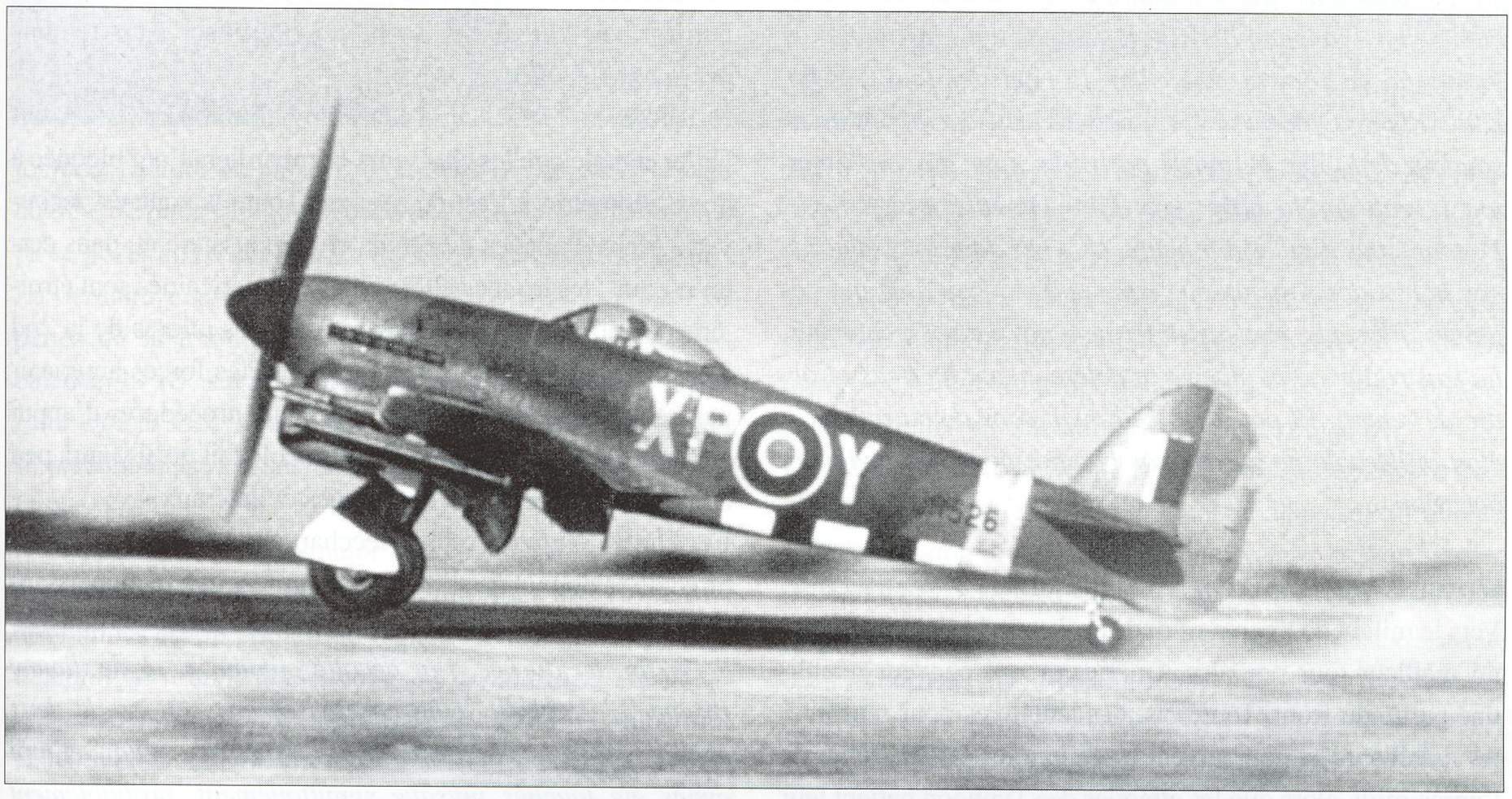
qu'à liquider les engins du milieu. Lors de la première sortie, nous avons attaqué des concentrations de chars et de camions au nord-est de Mortain et j'ai obtenu quelques coups au but. J'ai aussi placé quelques obus sur trois camions sur une portion de ligne droite. Joe Swift a été touché par la flak*, mais il a pu atteindre un terrain américain* [A.12, Lignerolles] *avec une fuite de glycol et se poser sur ses roues.* »

Pendant ce temps à B.6, le 124 *Wing* se prépare à entrer dans la danse. À 12h52, huit *Tiffies* du N° 181 *Squadron* mettent le cap sur le secteur américain. Cinquante minutes plus tard, ils sont suivis par huit appareils du 182, eux-mêmes suivis un quart d'heure plus tard par huit autres du 247. Les deux derniers *Squadrons* présents à B.5, les 184 et 245, se joignent au bal à peu près au même moment. À cette heure, les premières patrouilles sont de retour à leur terrain et les armuriers s'emparent des avions pour les réarmer en vue de la sortie suivante. Dans une sorte de noria, des patrouilles repartent dès qu'elles sont prêtes, tandis que d'autres se posent pour ravitailler.

Les huit appareils du 245 prennent l'air à 13h35. Ils attaquent rondement les chars, en revendiquant cinq détruits, et sont de retour au bout de 50 minutes de vol. Mais seuls sept se présentent à l'atterrissage à B.5. Le *Flight Lieutenant* Bob Lee a été touché par la *flak* et a tenté un atterrissage de fortune dans le secteur; personne ne sait ce qu'il est advenu de lui.

Vingt minutes après le passage du 245 arrivent six Typhoon du 184 avec à leur tête leur *Squadron Leader*, Jack Rose. Ils n'ont que l'embarras du choix pour lancer leurs roquettes et revendiquent huit engins en feu et quelques autres endommagés. Ils ne rencontrent qu'une *flak* modérée, mais dangereusement précise, comme en témoigne le *Flight Lieutenant* Derek Stevenson qui commande la deuxième section :

« *On aurait dit une scène de l'Enfer de Dante. Toute la zone était couverte de chars et de ce qui était très probablement leur échelon de ravitaillement – des véhicules sans blindage qui n'avaient aucune chance contre nos*



Le *Warrant Officer* Frank Wheeler du N° 174 *Squadron* de retour d'une mission à B.5 (Le Fresne-Camilly) à bord du JR526/Y.
(IWM)

canons – ainsi que des camions-citernes, à en juger par la hauteur des flammes quand l'un d'eux était atteint. J'ai suivi la section de Doug [*Flight Lieutenant* D.H. Gross, RCAF] *qui piquait sur cinq chars et trois camions pris au piège sur une route étroite qui ne leur laissait aucune possibilité de manœuvrer. Dans l'excitation d'aligner un char dans mon viseur, j'ai complètement oublié la présence de la* flak.

« *J'ai tiré deux roquettes, ouvert le feu avec mes canons et ai rapidement redressé, manquant de perdre le contrôle de mon Typhoon en traversant les remous d'un autre appareil. Nous avons remis ça deux autres fois et je suis même passé au travers d'une nuée de débris provenant d'un char qui venait d'exploser, heureusement sans dommage pour moi. Cette fois encore, j'ai eu de la chance, mais le* Flight Lieutenant *Lou Parker, RCAF, n'a pas eu la même. Parker ne nous avait rejoints que la veille et c'était sa première mission de guerre. Il a dû être descendu par la* flak *lors de notre troisième passage, mais son cri "*Christ ! je suis touché, je saute*" n'a été capté par personne.* »

Son appareil a été pourtant aperçu en train de s'écraser à l'est de Mortain et un parachute a été également observé par ses équipiers. La deuxième mission du 245, qui débute à 14h50, s'achève sur une nouvelle perte. Le *Flying Officer* « Roly » Temple ne rentre pas. Il n'a pas alerté ses équipiers et personne n'a vu ce qui lui était arrivé.

Même si la majorité des sorties est assurée par les 121 et 124 *Wings* (une centaine de sorties chacun), le *Wing* canadien et quelques unités du 84 *Group* sont également impliqués dans l'écrasement des blindés de Kluge jusque vers 22 heures. Après les premières attaques dont ils ont été l'objet, les Allemands dispersent leurs forces en mettant à profit les nombreux bosquets et bois de la région, de sorte qu'en fin d'après-midi, les Typhoon éprouvent les pires difficultés à trouver des cibles. Une patrouille du N° 193 *Squadron* du 146 *Wing* décolle de B.3 à 15h20 pour une reconnaissance armée en arrière de la zone de contact. Le *Flying Officer* David Ince est l'un des huit pilotes du dispositif :

« *La zone de patrouille qui nous avait été affectée avait été curieusement épargnée par la guerre. Quelques kilomètres plus à l'ouest, la campagne était dévastée et jonchée des reliefs de la bataille. Nous avons patrouillé sans relâche en suivant les contours des zones boisées, mais les Boches se*

Mortain - août 1944

Réarmés en vue d'une nouvelle sortie, deux appareils du N° 198 *Squadron* se préparent à décoller depuis B.10 (Plumetot) à la mi-juillet 1944. Au premier plan, le MN526/V, dont la lettre individuelle a été répétée sur le sommet de la dérive au moment où les bandes d'invasion complètes ont été appliquées. (IWM)

planquaient après leur dérouillée. Bill [*Flight Lieutenant* W. Switzer, RCAF] *nous a "baladés" de plus en plus bas, jusqu'à ce que nous soyons à moins de 300 m d'altitude. Nous étions huit Typhoon répartis en deux sections de quatre, en formation de combat, cherchant la bagarre. Tout à coup, Killy* [*Flying Officer* A.W. Kilpatrick] *a été cueilli par un tir soudain de la* flak *et appelé par radio pour dire qu'il mettait le cap sur la base pour faire un atterrissage forcé. Pendant plus d'une demi-heure, on a sué dans la chaleur de nos habitacles sous un ciel sans nuage jusqu'à ce que les jauges d'essence mettent un terme à nos vaines recherches. La frustration a fait place à la colère quand on a reçu l'ordre de rentrer. Et pourtant, Bill avait sans doute raison; il était préférable de garder nos bombes pour une meilleure occasion.* »

L'offensive allemande au point mort

Vers le milieu de l'après-midi de ce 7 août, la situation prend un meilleur tour pour les Américains qui peuvent rétablir une partie du front. Toutefois, des tentatives pour renforcer les assaillants se poursuivent toute la journée. Au début de l'après-midi, alors que les attaques des Typhoon battent leur plein, le QG de la 7. *Armee* réclame d'urgence l'aide de la Luftwaffe au profit du 47. *Panzerkorps* qui fait l'objet de violentes attaques aériennes. Le général Alfred Bülowius, qui commande le II. *Jagdkorps*, répond que ses unités patrouillent déjà le secteur et ont pour instruction de repousser les Typhoon. Dans la soirée, il est obligé d'admettre que ses chasseurs n'ont jamais pu s'approcher des chasseurs-bombardiers alliés, car ils ont été cloués sur leurs terrains par la chasse alliée.

À 15h20, la 1. *SS Panzerdivision* Leibstandarte SS Adolf Hitler signale que les chasseurs-bombardiers l'ont bloquée à deux kilomètres à l'est de Juvigny. Toute la zone est recouverte d'épais nuages de fumée et de poussière et, dans certains coins, les troupes allemandes et américaines sont étroitement imbriquées. Si l'on ajoute que les pilotes de la 2nd TAF connaissent mal le secteur et que les forces américaines ne sont pas familiarisées avec leurs procédures d'appui tactique, il est intéressant de souligner le fait qu'il y aura peu de méprises et peu de « dommages collatéraux ».

Le *Flight Sergeant* Jack Meechan du N° 247 *Squadron* effectue sa deuxième sortie de la journée, une reconnaissance armée près de Sourdeval :

« *En fin de journée, j'ai décollé comme n° 2 de Jimmy Bryant. L'escadrille avait été divisée en sections de deux avions pour donner la chasse aux traînards. Jimmy et moi avons été touchés presque simultanément, probablement par du 40 mm* [4]. *La fumée a envahi le poste de pilotage et j'avais la main sur le levier d'éjection de la verrière, mais la fumée s'est dissipée. Nous sommes rentrés à la base et les vérifications ont révélé que le circuit hydraulique était HS. J'ai dû sortir le train au pied (un plongeur de pompe se trouvait de chaque côté du palonnier; quand on appuyait dessus, le train se déverrouillait et sortait par gravité, quelques manœuvres brusques suffisaient à forcer son verrouillage). Mon atterrissage a été parfait jusqu'à ce qu'un vent de travers s'en mêle. J'ai alors découvert que je n'avais plus de freins. Mon atterrisseur droit s'est effacé et j'ai terminé lamentablement sur une aile.* »

Son Typhoon, MM963/W, n'est que légèrement endommagé et peut rapidement reprendre du service actif. Celui de Bryant (MN749/B) a été touché au nez, mais il sera également réparé, comme le seront de nombreux appareils endommagés à des degrés divers. Parmi ceux-ci figure le JP427/S du *Pilot Officer* C.E. Benn du N° 182 *Squadron* qui a pris un obus de 37 mm lors de sa quatrième mission de la

Le *Pilot Officer* C.E. Benn du N° 182 *Squadron* s'en sort plutôt bien malgré un coup direct de 37 mm dans l'aile gauche de son JR427/S. Il serre la main du *Flight Lieutenant* Strong qui l'a guidé pour l'atterrissage, l'obus de *flak* ayant arraché de tube de pitot. (IWM)

[4] Ce calibre, que l'on retrouve souvent mentionné dans les comptes rendus britanniques, n'existe pas dans l'armée allemande. Une confusion sans doute avec leurs propres canons.

Scramble !
Le *Sergeant* John Henry du N° 175 *Squadron* se précipite vers le Typhoon MN856, soigneusement camouflé dans les bois qui bordent la piste de B.5 (Le Fresne-Camilly).
Une seconde plus tard, Henry va se prendre le pied dans le tendeur du filet de camouflage et s'étaler de tout son long ! (IWM)

journée. Malgré un large trou dans l'aile gauche et la perte du tube de pitot, qui a rendu son tachymètre inutilisable, il a pu se poser à B.6 avec l'aide du *Flight Lieutenant* Strong.
La dernière mission du N° 174 *Squadron* clôt la liste des pertes de la journée. Ayant décollé à 18h20, l'escadrille balance 44 RP sur des chars au nord de Mortain, mais le *Pilot Officer* G.J. Steel (JR377) est abattu par la *flak*. Il peut se parachuter au-dessus des lignes alliées au nord-ouest de Lessey [?].
À 19h40, le chef d'état-major de la 7. *Armee* téléphone au *Feldmarschall* von Kluge pour l'informer que l'offensive des blindés est au point mort depuis 13 heures « *à cause de l'emploi par l'ennemi de chasseurs-bombardiers et de l'absence de notre propre appui aérien*». Cinq ans plus tard, Hans Speidel, ancien chef d'état-major de Rommel puis de Kluge, écrira dans ses mémoires (*Invasion 1944*) que « *l'offensive des blindés a été complètement écrasée par les seules forces aériennes alliées soutenues par une organisation sans faille des transmissions au sol* ».

Dans la soirée, la 7. *Armee* signale que la situation des blindés est devenue très préoccupante. Kluge en conclut que si aucune percée significative n'est réalisée dans la nuit et dans les premières heures de la matinée, l'opération se soldera par un échec total. Les 10. et 12. *SS Panzerdivisionen* reçoivent l'ordre de percer coûte que coûte, mais, en dépit de combats acharnés, elles ne peuvent atteindre leurs objectifs.
Dans l'après-midi du 7 août, la 2nd *Army*, qui se trouve dans les environs de Vire, lance un appel de détresse, car elle est sous la pression d'une autre colonne de *Panzer*. Sans tarder, des sections de Typhoon sont envoyées à la rescousse. Elles revendiquent cinq chars détruits. Aussitôt la menace écartée, elles retournent sur le secteur US.

Un bilan mitigé

Au soir du 7 août, la 2nd TAF fait ses comptes. Les Typhoon ont effectué 305 sorties en dix heures. Le gros de l'effort a été supporté par les 121 et 124 *Wings*. Outre la détermination des pilotes, il convient de souligner la dévotion à la

Les revendications des Typhoon 7 août 1944

	Détruits	Endommagés
CHARS		
121 *Wing*	53	40
124 *Wing*	31	14
Autres unités	6	5
MET (*Mechanised Enemy Transport*)		
121 *Wing*	28	39
124 *Wing*	23	14
Autres unités	5	1

Un *Panzerkampfwagen* V Ausf. A de la 1. *SS Panzerdivision* Leibstandarte SS Adolf Hitler détruit aux environs de Juvigny. (Collection Y. Kadari)

tâche des équipes au sol qui, sans relâche et sous un soleil de plomb, ont assemblé et chargé les RP et les obus de 20 mm, ravitaillé, entretenu et parfois réparé les avions. Pour mieux mesurer l'ampleur du travail accompli, il faut savoir que les unités de Typhoon vivent au jour le jour en Normandie. Tout le ravitaillement et les rechanges doivent venir de l'autre côté de la Manche. Or, un *Squadron* a besoin de 22 tonnes d'essence, d'huile et de munitions pour effectuer 24 sorties quotidiennes.

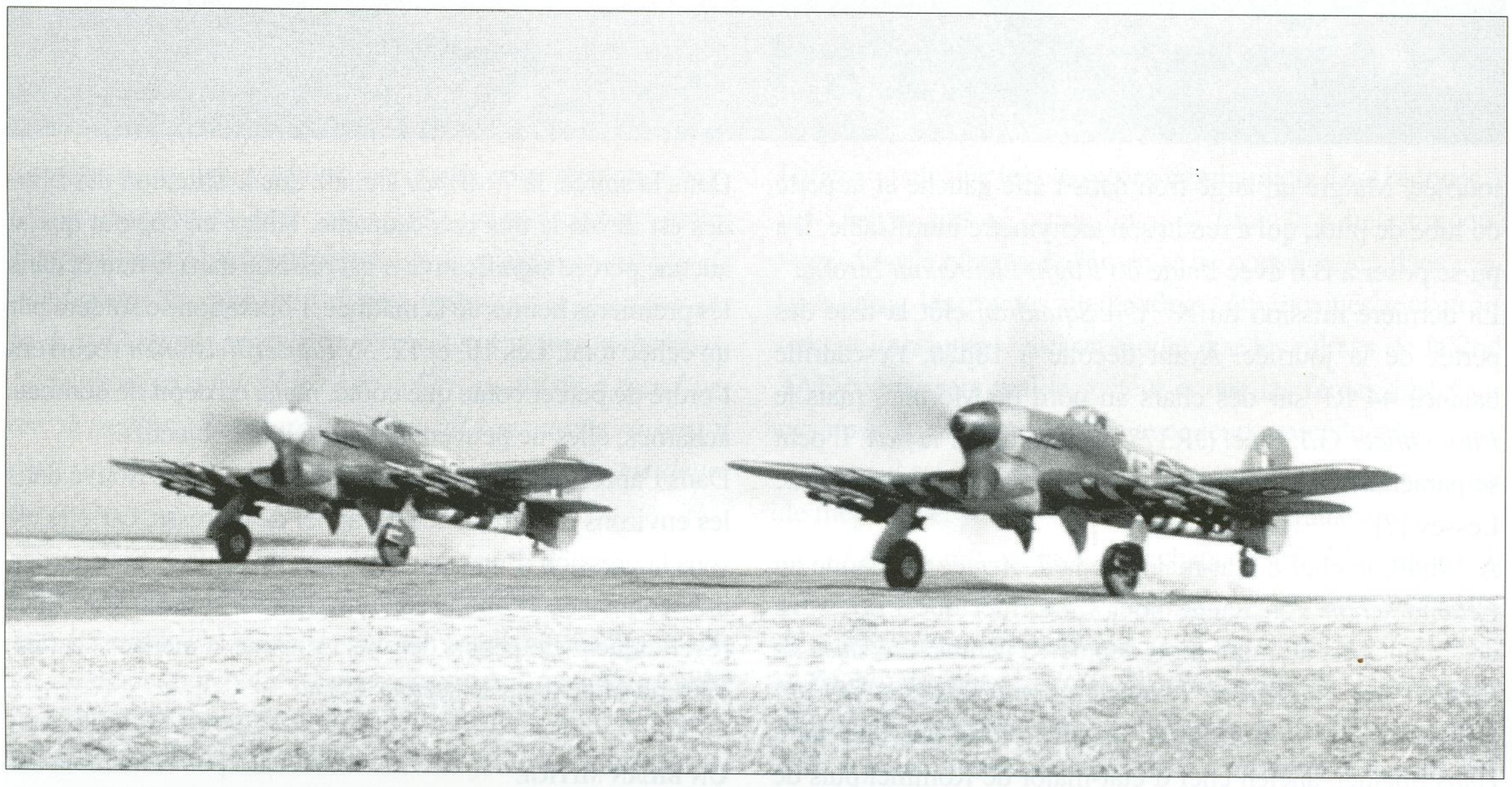
Les résultats sont reportés dans le tableau en page 31.

Peu de temps après ces événements, deux enquêtes sont diligentées sur site, l'une par l'Armée et l'autre par l'*Operational Research Section* de la 2nd TAF, afin d'évaluer les résultats des attaques aériennes. Ces enquêtes menées à chaud, et donc peu sujettes au révisionnisme ambiant des années de l'après-guerre, mettent sérieusement en doute les revendications des pilotes de Typhoon.

Les rapports concluent que 17 engins (dont 7 chars) ont été détruits par des roquettes de manière indiscutable, 14 par des obus d'artillerie et 2 par des bombes; 14 engins (dont 7 chars) ont été abandonnés intacts et 5 autres (dont 4 chars) sabordés par leur équipage. L'US Army est créditée de la destruction de 38 engins (dont 19 chars et un canon auto-moteur). Enfin, il n'a pas été possible d'identifier la cause de la destruction de 42 autres engins (dont 4 chars et 2 canons auto-moteurs).

Le total des engins mis hors de combat s'élève à 132, soit 43 chars, 3 auto-moteurs, 23 transports de troupes blindés, 8 véhicules blindés, 4 pièces d'artillerie, un char de dépannage et une cinquantaine de véhicules divers. Seuls 19 – tout juste 15% – peuvent être formellement imputés à l'aviation. Mais alors, comment comprendre que les attaques aériennes ont été aussi efficaces si les Typhoon n'ont pas atteint leurs cibles ?

Il ne fait aucun doute que les roquettes n'ont qu'une précision qu'approximative. Une forte sensibilité au vent et une trajectoire tombante sont deux défauts intrinsèques mais le moindre mouvement de l'avion au moment du lancer, sans

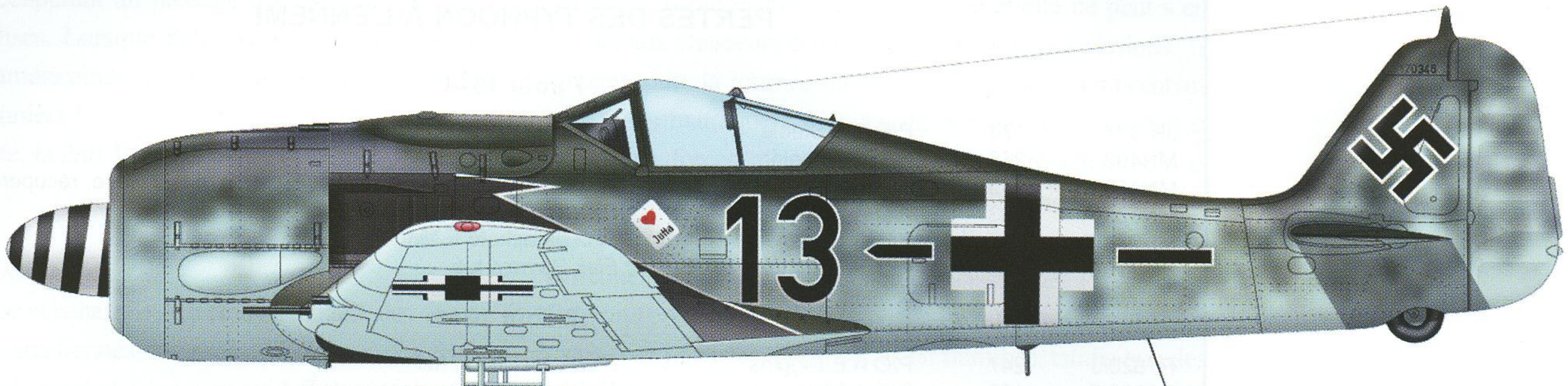


Décollage de deux *Tiffies* du N° 174 *Squadron*. Celui de gauche est l'un des rares Typhoon engagés en Normandie encore équipé de l'ancienne verrière. Sa casserole est de couleur *Sky*, celle de l'appareil de droite est noire. (IWM)

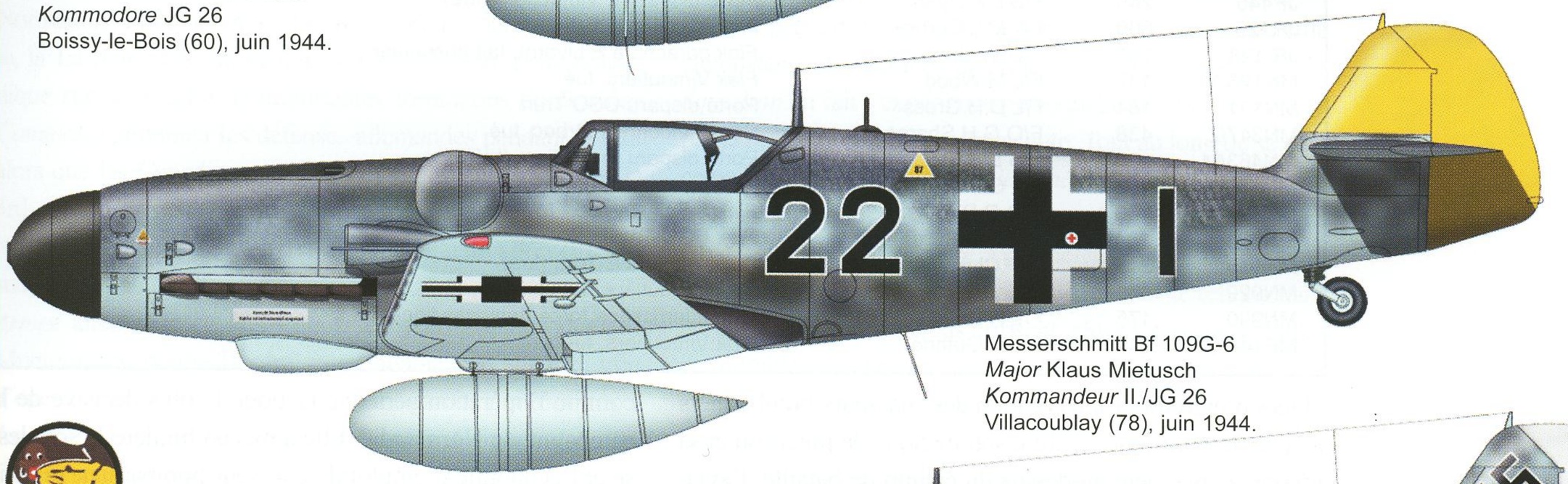
parler d'une mauvaise estimation de la distance de la part du pilote, peut entraîner une importante erreur de trajectoire. Les résultats des attaques ne peuvent pas être enregistrés par une caméra puisque les avions ont dégagé avant que les roquettes n'aient atteint leur cible. Seul le pilote peut estimer l'efficacité de son attaque après avoir repris de l'altitude – au milieu des tirs de la *flak*, de la fumée et de la poussière... Comme au cours de combats tournoyants, dans une bataille aussi confuse que celle qui s'est déroulée à Mortain, plusieurs pilotes ont pu tirer sur le même objectif, chacun étant persuadé que c'est lui qui l'a détruit. En outre, des véhicules déjà mis hors de combat, mais pas entièrement détruits, ont pu être pris pour cibles plusieurs fois. Les véhicules examinés par les commissions d'enquête sont, bien entendu, ceux que l'ennemi a laissés sur le champ de bataille. Les statistiques ne tiennent pas compte des éventuels véhicules récupérés et remorqués à l'arrière avant l'arrivée des Alliés.

Et pourtant, à Mortain, ce sont les attaques aériennes qui ont emporté la décision. La précision et l'efficacité des canons de 20 mm se sont révélées des facteurs déterminants dans la destruction des véhicules non blindés, ceux qui transportaient le carburant et les munitions. Toutefois, le facteur décisif a été l'impact des roquettes sur le moral des soldats allemands. Tant les pilotes britanniques que les défenseurs américains ont noté que, lorsqu'ils étaient l'objet d'une attaque aérienne, les Allemands abandonnaient leurs véhicules et cherchaient refuge dans les fossés et les bois les plus proches. Les prisonniers ont avoué qu'ils devenaient extrêmement nerveux à l'idée d'être attaqués par des avions armés de roquettes, même si le risque d'un coup direct était proche de zéro. Cependant, ils savaient qu'ils n'avaient aucune chance de survie si la roquette atteignait sa cible. Sans nul doute, de nombreux chars, même légèrement endommagés, ont été abandonnés pour toutes ces raisons. Contrairement à un tir d'artillerie ou de mortier, l'attaque à la roquette a donné aux soldats allemands le sentiment que le pilote les visait personnellement. Ce sont les Allemands eux-mêmes qui ont démontré la terrible efficacité des Typhoon dont la seule présence au-dessus du champ de bataille, quelles que soient les destructions qu'ils ont pu infliger, a totalement paralysé leur action. La contribution des Typhoon dans l'écrasement de la contre-attaque du *Feldmarschall* von Kluge peut donc être considérée comme déterminante.

La leçon de Mortain ne sera pas oubliée par les Alliés. Pendant tout le reste de la guerre en Europe, les troupes

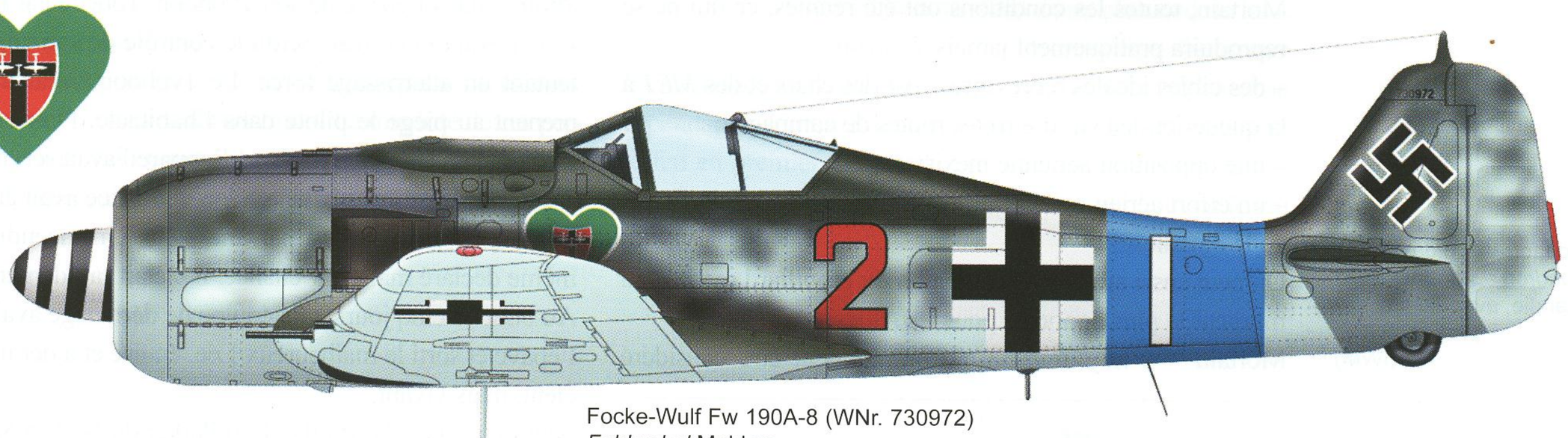


Focke-Wulf Fw 190A-8 (WNr. 170346)
Oberstleutnant Josef Priller
Kommodore JG 26
Boissy-le-Bois (60), juin 1944.

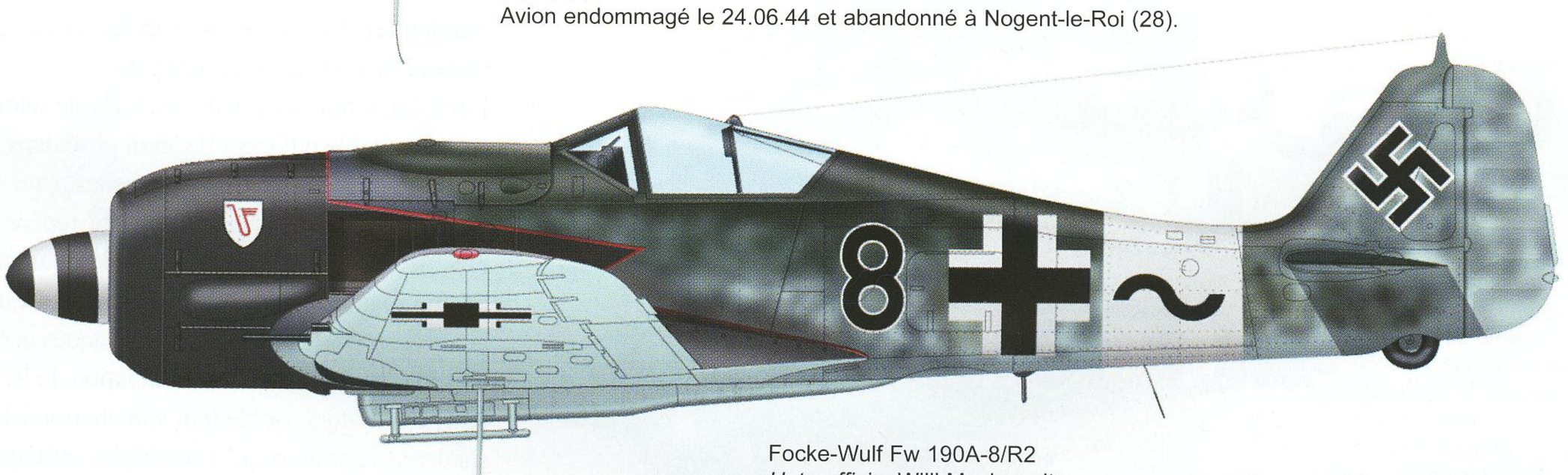


Messerschmitt Bf 109G-6
Major Klaus Mietusch
Kommandeur II./JG 26
Villacoublay (78), juin 1944.

Messerschmitt Bf 109G-6/R6
I./JG 27
Vertus (51), juin 1944.



Focke-Wulf Fw 190A-8 (WNr. 730972)
Feldwebel Mulders
III./JG 54
Avion endommagé le 24.06.44 et abandonné à Nogent-le-Roi (28).



Focke-Wulf Fw 190A-8/R2
Unteroffizier Willi Maximowitz
11./JG 3
Dreux (28), juin 1944.

© P-A. Tilley - 2004

Mortain - août 1944

PERTES DES TYPHOON À L'ENNEMI

7 août 1944

JR 377	174	P/O G.J.Steele	*Flak* parachuté NO Lessay
MN400	266	F/S H.Wheeler	*Flak* atterrissage forcé dans ses lignes
MN459/R	245	F/L R.G.F.Lee	*Flak* atterrissage forcé *no man's land* à Mesnil-Tove, récupéré
MN535/A	193	F/O A.W.Kilpatrick	*Flak* atterrisage forcé à Vire, capturé et évadé
MN718/T	184	F/L L.Parker	*Flak* parachuté E Mortain
MN770/N	245	F/O R.E.Temple	*Flak* Gavray, tué

18 août 1944

R7820/J	247	P/O A.E.Diggins	*Flak* Vimoutiers, tué
R8966/B	198	P/O J.Allen	*Flak* parachuté au-dessus de B.7
JP427	182	F/L A.J.Hay	*Flak* Orbec, tué
JP445	245	F/S L.A.Ryan	Porté disparu E Vimoutiers (tué)
JR125	609	F/L M.L.Carrick	*Flak* (?) S Trun, tué
JR 128	181	F/O W.Grey	*Flak* parachuté E Livarot, fait prisonnier
MN126/X	137	F/L M.Wood	*Flak* Vimoutiers, tué
MN131	184	F/L D.H.Gross	Porté disparu OSO Trun
MN347/Z	438	F/O G.H.Sharpe	Cause inconnue Orbec, tué
MN463/M	197	F/S L.S.Bell	Porté disparu Vimoutiers (tué)
MN579/J	438	F/L G.P.Edington	*Flak* parachuté Roiville
MN595	183	F/O R.D.Ackers	*Flak* S Falaise, tué
MN623	184	F/O R.J.Currie	*Flak* OSO Trun, tué
MN915	245	Lt P.Clulow	Porté disparu S Trun (tué)
MN929	440	F/O J.S.Colville	*Flak* Vimoutiers, tué
MN990	175	F/L H.Davies	*Flak* atterrissage forcé dans ses lignes
MP144/G	247	F/L R.Guthrie	*Flak* Vimoutiers, tué

alliées préféreront l'intervention des chasseurs-bombardiers à celle de l'artillerie. Malgré son manque de précision et sa présence éphémère au-dessus du champ de bataille, l'aviation offre une plus grande puissance de feu immédiate et un impact bien supérieur sur le moral de l'ennemi. Ce dernier point est primordial, surtout contre des troupes peu aguerries aux attaques aériennes.

Dans son rapport sur les opérations de Mortain au *Director of Air Tactics* de l'*Air Ministry*, l'*Air Marshal* Coningham conclut que l'aviation est capable sous certaines conditions de briser une offensive terrestre. Dans le cas particulier de Mortain, toutes les conditions ont été réunies, ce qui ne se reproduira pratiquement jamais, à savoir :

– des cibles idéales représentées par des chars et des *MET* à la queue-leu-leu sur d'étroites routes de campagne;

– une opposition aérienne inexistante;

– un effort aérien maximum lors de la phase la plus critique de la bataille.

On peut aussi ajouter la dissipation du brouillard matinal au moment le plus opportun pour les Alliés.

Mortain – « le jour du Typhoon » – peut être considéré comme l'opération aérienne tactique la plus décisive de la campagne de Normandie. Elle a mis en lumière la souplesse et l'économie d'emploi du chasseur-bombardier, sa facilité de commandement et sa puissance de feu immédiate.

Vol de formation du N° 174 *Squadron* au-dessus de la Normandie, avec au premier plan le JR252. (IWM)

Le retour des disparus

Les nouvelles concernant le sort des pilotes disparus sont longues à parvenir aux unités. C'est d'abord le corps de Roly Temple qui est retrouvé par les troupes US le long de la D.38 à Gavray. Cinq jours plus tard, on apprend que Bob Lee a été retrouvé vivant, bien que grièvement blessé et très affaibli, dans l'épave de son Typhoon. Touché par la *flak*, il s'était évanoui et avait perdu le contrôle de son appareil en tentant un atterrissage forcé. Le Typhoon s'était retourné, prenant au piège le pilote dans l'habitacle. Planté dans un champ, en plein *no man's land*, l'appareil avait servi de cible d'entraînement à des soldats allemands. Lee avait été atteint à la jambe et à la main par une balle. Un incendie s'était même déclaré mais, par chance, il s'était rapidement éteint. Au bout de cinq jours, une équipe de déminage avait trouvé l'épave et sorti le malheureux Lee, épuisé et à demi-inconscient, mais vivant.

Sept jours après la bataille, Lou Parker du N° 175 *Squadron* revient à B.5. Son parachute s'était ouvert au dernier moment et il avait réussi à éviter la capture avant d'être recueilli par les avant-gardes US.

Deux jours plus tard, Kilpatrick est de retour pour raconter son incroyable odyssée. Il s'était posé dans le même champ que Lee et avait trouvé refuge sous... un char allemand ! Après quelques heures, il avait été repéré et capturé, puis envoyé à l'arrière sous la garde de deux soldats. La petite équipe avait pris au passage quelques autres prisonniers américains et, quelques jours et attaques aériennes plus tard, elle était presque arrivée à destination, le PC d'une unité SS. Killy avait alors usé de tout son charme irlandais pour persuader ses gardiens qu'il serait plus judicieux qu'ils se rendent à lui. Ils avaient accepté assez facilement mais pour sauver les apparences, ils avaient continué à surveiller leurs « prisonniers » alors que la petite troupe refaisait le trajet en

sens inverse, récupérant au passage quelques soldats allemands démoralisés. Lorsque Killy avait rencontré les première troupes américaines, il leur avait confié... vingt-sept véritables prisonniers !
En fin de compte, la 2nd TAF n'a perdu qu'un seul pilote le 7 août 1944.

Tirez sur les ambulances !

La bataille longue et acharnée au terme de laquelle les armées britanniques et canadiennes ont repoussé le gros des forces allemandes vers le nord et l'écrasement de la contre-attaque de Mortain marquent pratiquement la fin de la bataille de Normandie. Poursuivant les troupes de Kluge dans leur retraite, la 1st *Army* US fait sa jonction avec la 2nd *Army* britannique sur sa gauche. D'importantes formations du *Bomber Command* pilonnent les défenses allemandes pendant la nuit alors que les Canadiens progressent vers Falaise. Au sud, la 3rd *Army* américaine, emportée par son élan, prend Le Mans le 9 et Argentan le 13 et arrive à une vingtaine kilomètres au sud-est de Falaise. Il est maintenant possible d'encercler la 7. *Armee* allemande et, le 14 août, le *Field Marshal* Bernard Montgomery donne l'ordre aux Canadiens d'attaquer afin d'opérer leur jonction avec les avant-gardes américaines à Argentan. Pendant ce temps, le *Bomber Command* écrase Falaise sous les bombes, transformant la ville en un immense tas de ruines qui fait barrage aux blindés allemands. Le 18 août, il ne reste qu'un étroit couloir à Chambois où les Allemands opposent une vive résistance pour éviter que la nasse ne se referme.
Les chasseurs-bombardiers font à nouveau leur apparition en masse, attaquant sans relâche les véhicules de la 7. *Armee* en les prenant au piège sur les routes étroites du bocage normand. Les pertes allemandes sont considérables, mais celles des Typhoon sont loin d'être négligeables : plus de 90 appareils sont perdus au mois d'août – le record de la guerre ! Le point culminant se situe le 18 août, jour où 17 Typhoon sont abattus, entraînant 12 pilotes dans la mort. La majorité de ces pertes est due à la *flak* et aux armes automatiques, car bien que pressée d'intervenir au-dessus de Falaise, la chasse allemande est taillée en pièces par l'aviation alliée et elle ne peut s'en prendre aux chasseurs-bombardiers qu'en deux occasions.
Pendant toute la journée du 18 août, les chasseurs-bombardiers alliés matraquent à coups de bombes, de roquettes et d'obus les forces allemandes massées entre Chambois et Trun. En fin d'après-midi, des centaines de véhicules de toute nature forment un vaste embouteillage à la sortie de Vimoutiers. C'est le moment que choisissent les Typhoon du 83 *Group* pour surgir à l'improviste. En quelques minutes, les routes sont jonchées de carcasses en flammes, tandis que des véhicules cherchent à fuir cet enfer en roulant à travers champs.
Ce que peuvent ressentir les troupes allemandes en pareille circonstance, le *Flight Lieutenant* Cedric Henman du N° 175 *Squadron* en fait l'expérience personnelle le 14 août. Touché par la *flak*, il doit sauter en parachute. Tout au long de sa descente, son ailier, le *Flight Lieutenant* « Poppa » Ambrose arrose les batteries de *flak* pour les empêcher de prendre pour cible le malheureux pilote sans défense. Dès qu'il prend contact avec le plancher des vaches, Henman se réfugie dans un bois que les Allemands arrosent généreusement de balles de mitrailleuses et de mitraillettes. Il est finalement capturé et attaché à un arbre. Par deux fois, il est menacé d'une exécution sommaire et ne doit la vie qu'à l'arrivée d'officiers allemands. Pendant son évacuation vers l'arrière, il est lui-même victime d'une attaque de son propre *Squadron* ! Près de son camion se trouve un char, immobile, moteur tournant. Dès les premières salves de roquettes, celui-ci embraye et fonce droit devant lui, écrasant un véhicule de commandement – et ses occupants – qui lui bloquait le passage !
Pour tenter de fuir en toute sécurité, les Allemands camouflent de nombreux camions en ambulances en disposant un drapeau avec la croix rouge sur le toit. Ce fait est remarqué par les Alliés dès le 12 août et, deux jours plus tard, le haut commandement allié, bien que n'étant pas dupe, fait savoir qu'il interdit toute attaque contre ces véhicules. Il autorise cependant la légitime défense si ces « ambulances » ouvrent le feu en premier. Inutile de préciser que toutes les ambulances seront attaquées sans pitié, qu'elles aient ouvert le feu

MN582/A, un Typhoon du N° 175 *Squadron* à B.5. Lorsque les bandes d'invasion ont été effacées sur le dessus du fuselage, il a fallu repeindre la partie du code tactique qu'elles recouvraient. Il est vraisemblable qu'en raison du manque de peinture de la couleur réglementaire (*Sky*), cette partie du code à été repeinte dans une autre teinte. Cela explique la nette différence de ton entre les lettres du code et la lettre individuelle sur de nombreux Typhoon.
Quelle que soit la nouvelle teinte utilisée, en aucun cas il ne peut s'agir de rouge, les témoignages des pilotes étant formels à ce sujet.
(Photo Peter Baden)

en premier ou non ! Le 18 août, le *Flying Officer* Bill Grey commande une section du N° 181 *Squadron* au-dessus de Livarot :

« *J'ai pris un coup direct sous l'habitacle de ce que j'ai pensé être un obus de 88. Le poste de pilotage s'est rempli de fumées brûlantes et j'ai sauté du mieux que j'ai pu – ma jambe a heurté l'empennage. J'ai atterri dans un champ de blé entouré d'arbres. Souffrant de blessures et de brûlures au visage et aux mains, j'ai claudiqué jusqu'à un groupe d'hommes que j'ai pris pour des résistants français, mais, à mon grand désarroi, il s'agissait de soldats allemands. Dans la soirée, j'ai grimpé dans une ambulance avec quatre soldats allemands allongés sur des brancards. Un gamin français m'a fait signe de m'allonger sur le plancher. J'ai été très intrigué, mais une heure après j'ai compris. Le convoi a été attaqué par un Spitfire et notre ambulance a encaissé une rafale de cinq secondes d'obus de 20. À l'intérieur, c'était un vrai carnage. J'ai été touché aux deux jambes et à l'épaule gauche; j'ignore si un seul Allemand a survécu.* »

Bill Grey sera soigné par les Allemands qui l'abandonneront ensuite à Bernay.

La fin de la bataille de Normandie

Malgré le chaos complet dans lequel s'effectue la retraite allemande, la *flak* reste égale à elle-même. Le 19 août, les combats se déroulent autour de Vimoutiers et, sur les onze Typhoon perdus ce jour-là, sept le sont dans ce secteur. Le *Flight Lieutenant* Cliff Pole, qui vole comme n° 2 du *Flight Sergeant* Ted Jarvis du N° 181 *Squadron*, manque de grossir les statistiques :

« *Pendant les opérations de Falaise, il était habituel d'envoyer des avions par paires plutôt qu'en sections traditionnelles de huit. Chaque paire battait la campagne à la recherche de cibles. Cliff et moi sommes arrivés sur la zone des combats et nous avons finalement repéré une petite colonne d'engins ennemis, dont des chars, près de la ville. Nous avons fait plusieurs passes en tirant nos roquettes deux par deux et en finissant le travail au canon. J'ai lancé mes deux dernières roquettes et j'ai effectué la manœuvre habituelle, consistant à grimper en virage pour jeter un œil vers le bas et j'ai vu un char en feu. Tout de suite après, le Typhoon de Cliff a percuté le sol et a explosé. Il était juste derrière moi et, de toute évidence, il s'était fait moucher par la* flak. *J'ai tout de suite aperçu un parachute flottant vers le sol – il avait dû sauter très vite ! Mon avion avait aussi été atteint et l'habitacle a été envahi de gouttelettes d'huile en suspension qui ont tout recouvert, de mes instruments à mes fringues. J'ai dû ouvrir la verrière et voler aussi lentement que possible jusqu'à B.6 en maintenant la tête à l'air libre.* »

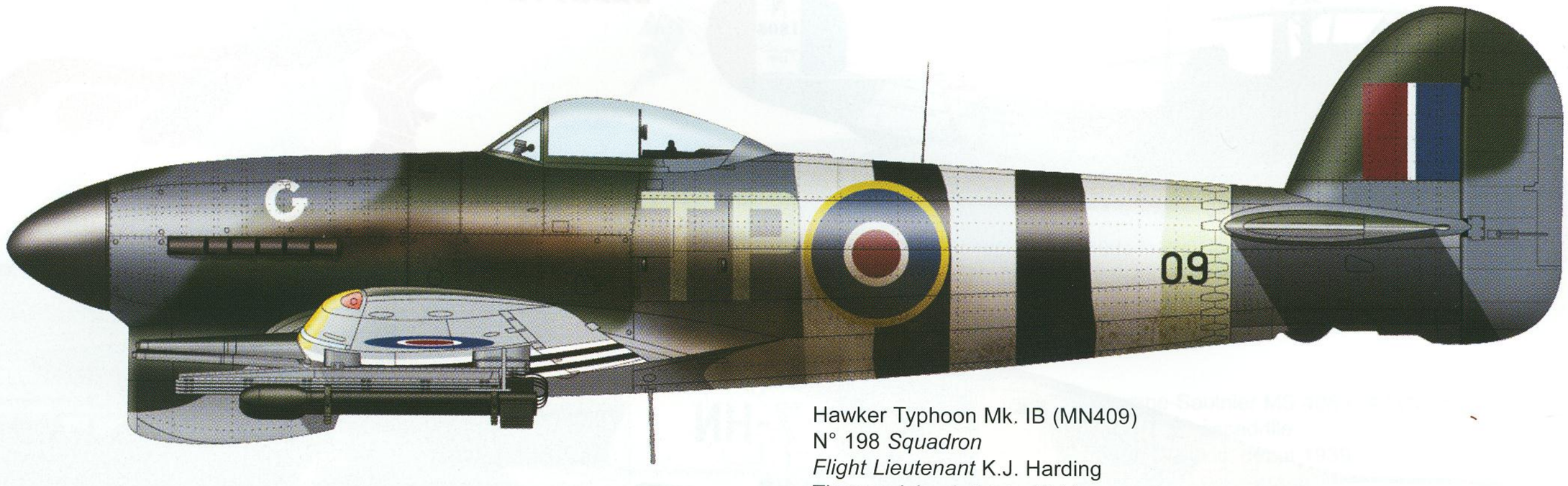
Comme les forces polonaises et canadiennes cherchent à refermer la poche dans la journée du 20, les Allemands, mettant à profit leur supériorité numérique, les attaquent violemment dans les environs de Vimoutiers. Le *Wing Commander* Dring mène personnellement 32 *Tiffies* du 123 *Wing* qui mettent à mal une large concentration de blindés sous le contrôle d'un VCP. Treize chars sont revendiqués et Dring reçoit le DSO sur le champ. Les attaques aériennes contre la poche se poursuivent jusqu'au 25 août, date à partir de laquelle les chasseurs-bombardiers ne trouvent plus rien à se mettre sous la dent. Les forces allemandes qui ont échappé à l'encerclement sont harassées sans répit, en particulier lors du passage des goulets d'étranglement que constituent Orbec, Bernay et Broglie.

Les investigations menées par l'Armée montrent à nouveau que les dommages les plus importants ont été causés par les canons, qui ont détruit ou mis hors de combat un grand nombre de véhicules, y compris les semi-chenillés et les transports de troupes au blindage léger, ainsi que les canons auto-moteurs. Le nombre réel de chars détruits par une roquette n'est pas aussi élevé que l'on ne l'a cru au début. Il n'en reste pas moins qu'un seul coup au but a systématiquement entraîné la destruction complète de l'engin. Sur les quelques 12 000 véhicules allemands abandonnés en France, environ un tiers a été victime d'une attaque aérienne, mais beaucoup d'autres ont été laissés sur place intacts à la suite d'une panne d'essence (consécutive à la destruction des camions-citernes par l'aviation) ou de la panique engendrée par l'arrivée des chasseurs-bombardiers alliés.

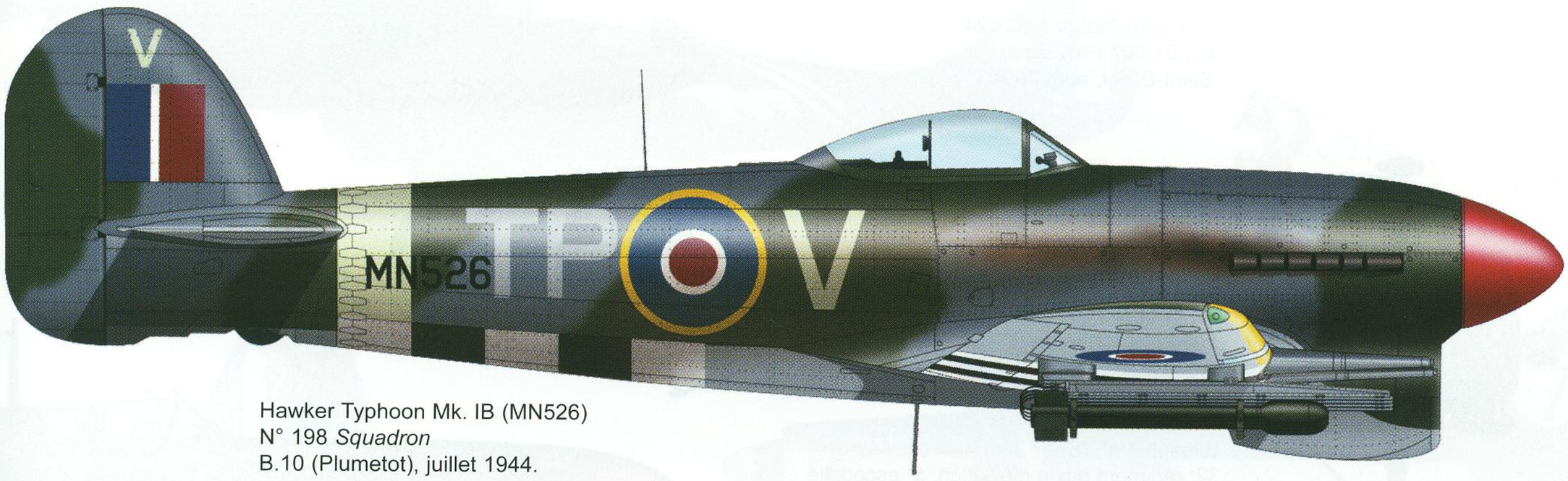
Alors que les restes de la 7. *Armee* cherchent à traverser la Seine pour fuir, toutes les unités aériennes alliées sont mobilisées pour les en empêcher. Le dernier pont intact sur la Seine est détruit par les Typhoon du 146 *Wing*. Cette action marque pratiquement la fin de la résistance de l'armée allemande dans l'Ouest de la France. Le 15 août, un nouveau débarquement a lieu en Provence et, dix jours plus tard, Paris est libéré. Le lendemain, la 2nd *Army* britannique franchit à son tour la Seine à Vernon et fonce vers Anvers. Afin d'être en mesure d'appuyer l'avance des troupes alliées, les *Squadrons* de Typhoon quittent la Normandie pour s'établir dans le Nord de la France et en Belgique.

Une nouvelle sorte de guerre attend les Typhoon, mais, comme disait Rudyard Kipling, ceci est une autre histoire..

Huit roquettes et quatre canons de 20 mm, l'armement du Typhoon se révèlera dévastateur pendant la bataille de Normandie, mais en définitive peut-être davantage sur le moral des troupes allemandes que sur les engins. On aperçoit les connecteurs électriques qui, pour des raisons de sécurité, n'étaient branchés qu'en bout de piste. (IWM)



Hawker Typhoon Mk. IB (MN409)
N° 198 *Squadron*
Flight Lieutenant K.J. Harding
Thorney Island, 6 juin 1944.



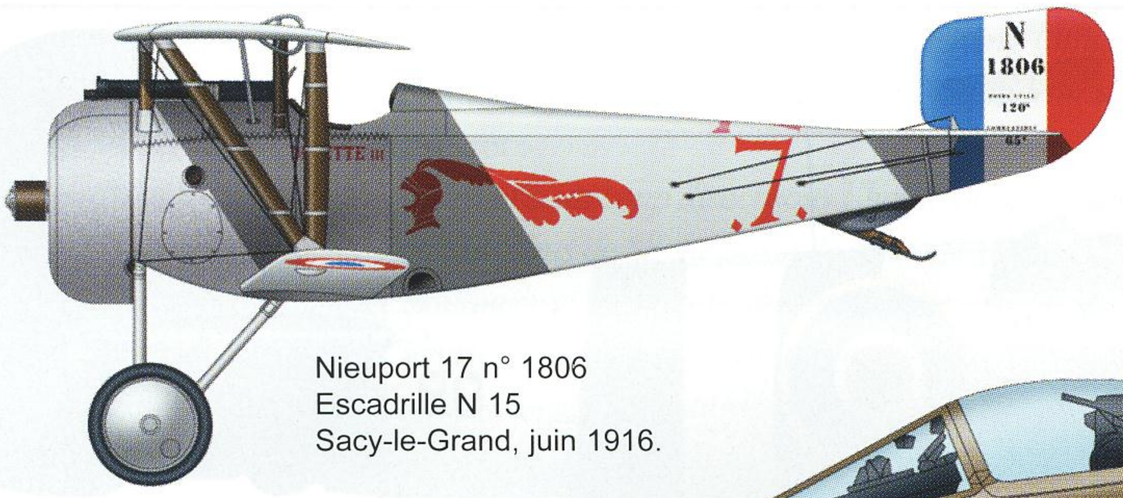
Hawker Typhoon Mk. IB (MN526)
N° 198 *Squadron*
B.10 (Plumetot), juillet 1944.

Hawker Typhoon Mk. IB (MP174)
N° 164 *Squadron*
Flight Lieutenant Charles Demoulin (Belge)
B.7 (Martragny), août 1944.

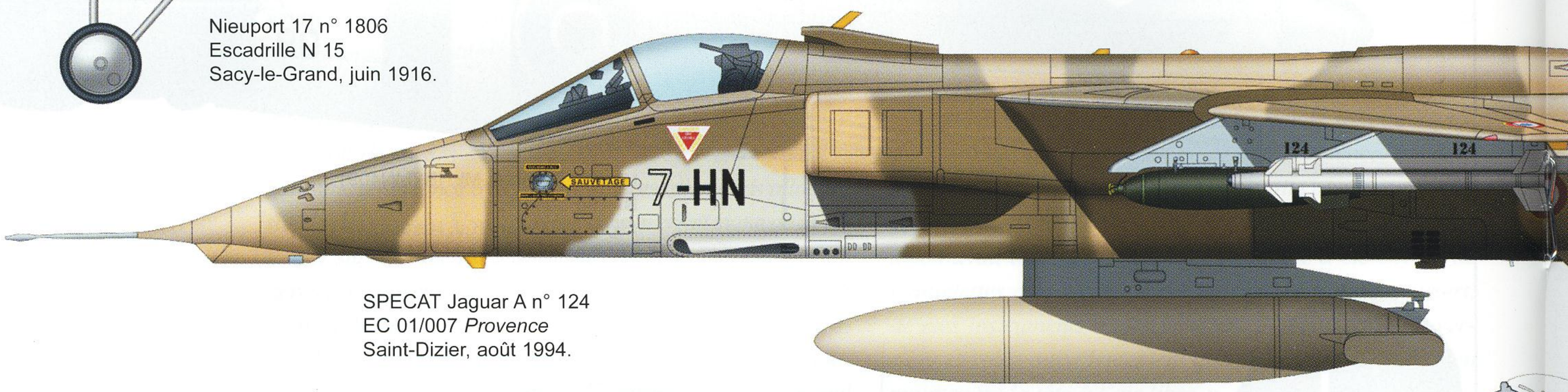
Hawker Typhoon Mk. IB (MN535)
N° 193 *Squadron*
Flying Officer A.W. « Killy » Kilpatrick
Abattu à Vire le 07.08.44;

© P-A. Tilley - 2004

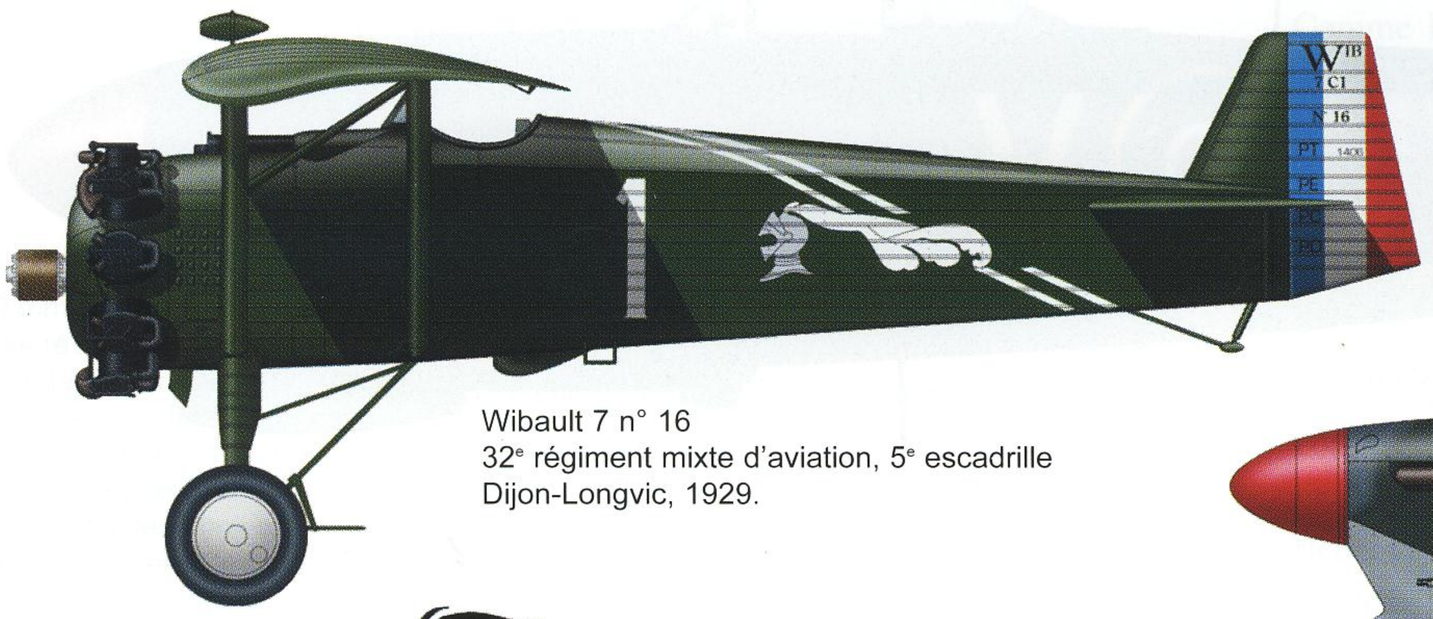
DEDETTE III



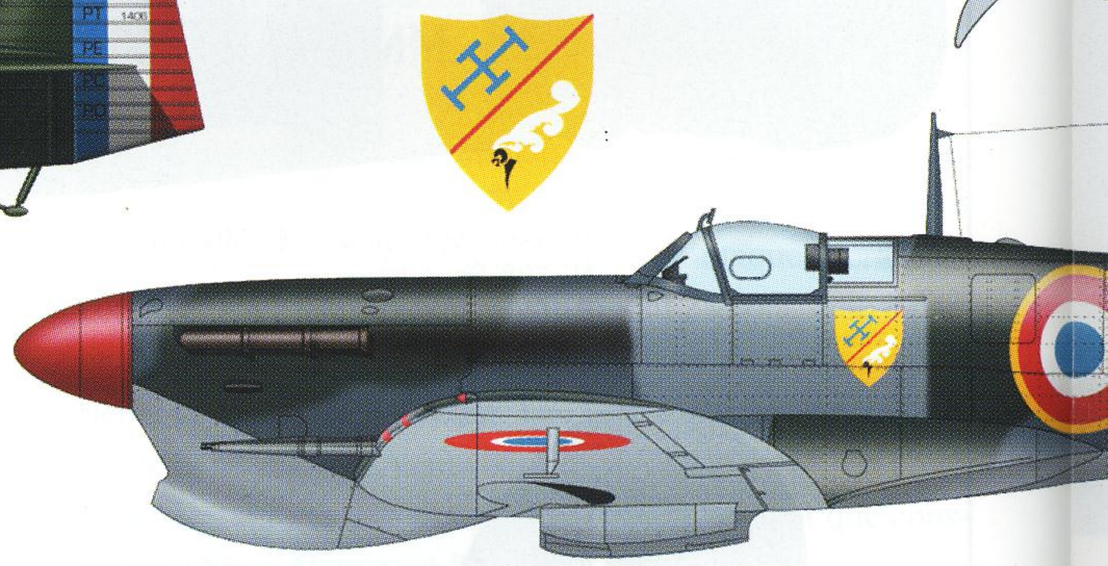
Nieuport 17 n° 1806
Escadrille N 15
Sacy-le-Grand, juin 1916.



SPECAT Jaguar A n° 124
EC 01/007 *Provence*
Saint-Dizier, août 1994.



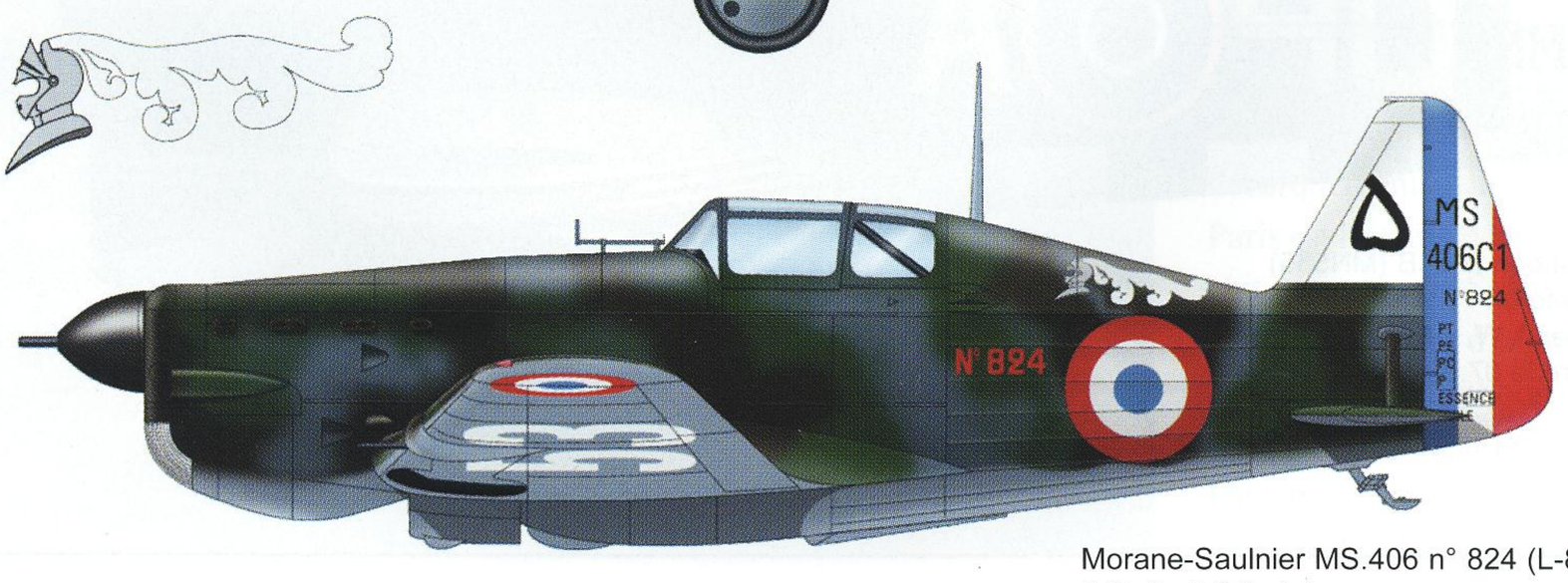
Wibault 7 n° 16
32e régiment mixte d'aviation, 5e escadrille
Dijon-Longvic, 1929.



SPAD VII n° 1211
Escadrille SPA 15
Mont-L'Évêque, juin 1918.

SPAD XIII n° 485
Escadrille SPA 15
Spire (Allemagne), été 1919;

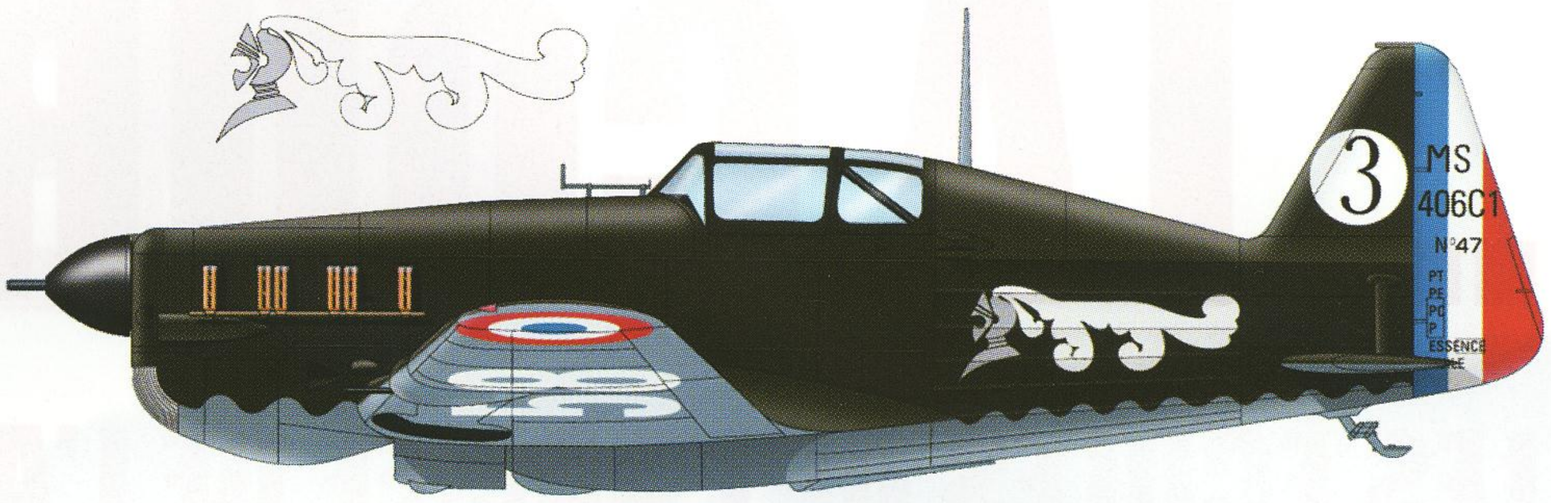
SNCASE Vampire FB.5 n
GC 1/7 *Provence*
Sidi-Ahmed (Tunisie), ve



Morane-Saulnier MS.406 n° 824 (L-853)
Adjudant Grivelet
GC I/7 1ère escadrille
Rayack (Liban), mai 1941.

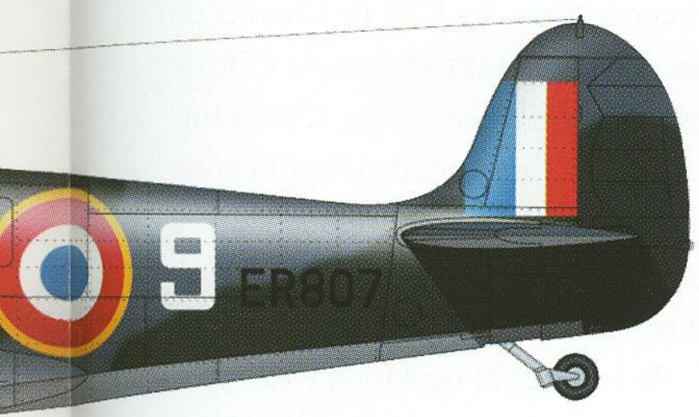
© P-A. Tilley - 2004

Le chevalier Bayard

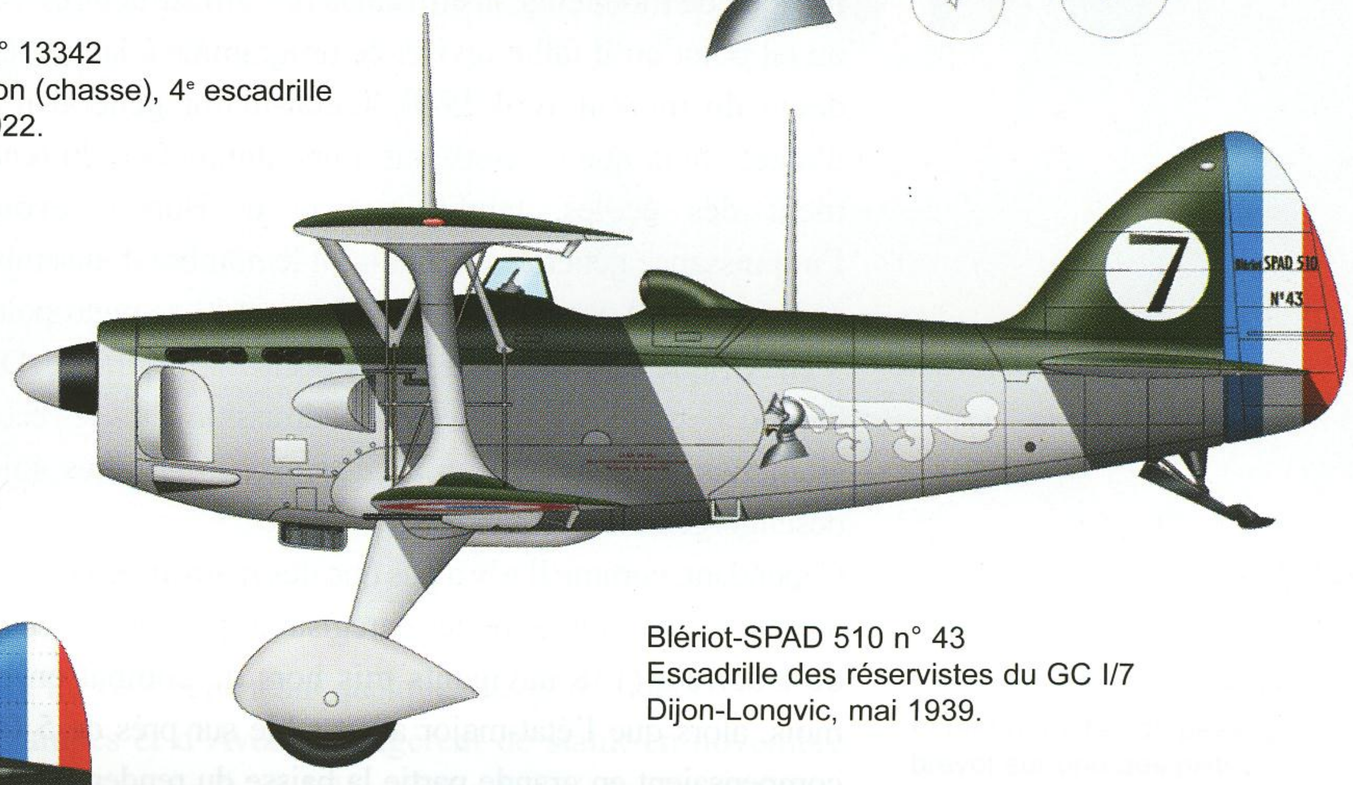


Morane-Saulnier MS.406 n°47 (N-358)
GC I/7 1ère escadrille
Dijon-Longvic, début 1939.

Nieuport Ni-D. 29 n° 13342
2e régiment d'aviation (chasse), 4e escadrille
Strasbourg, vers 1922.

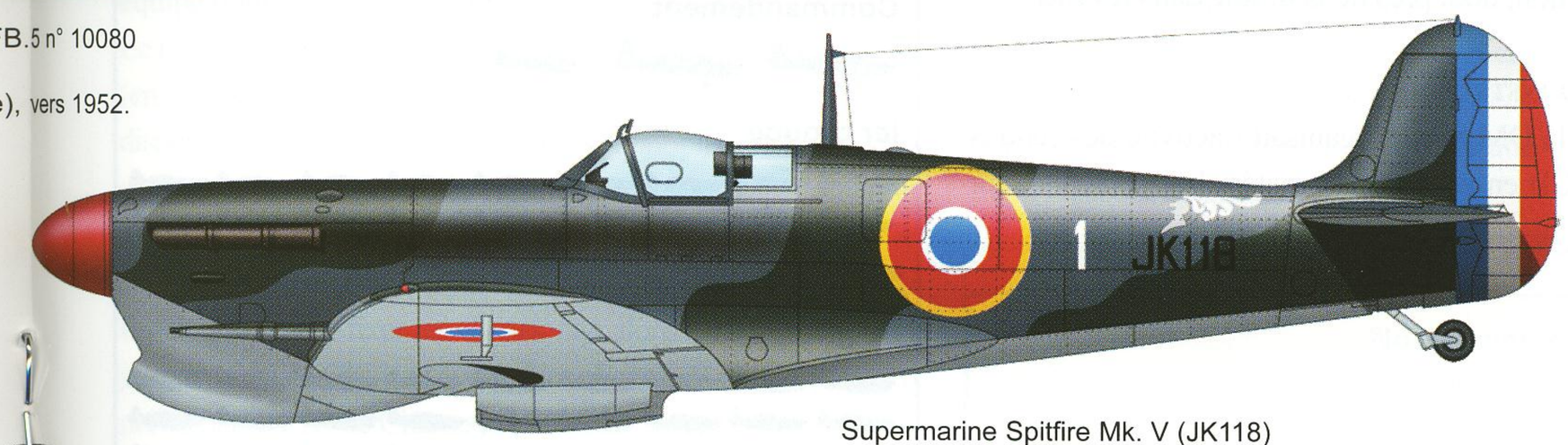


Supermarine Spitfire Mk. V (ER807)
GC 1/7 *Provence*
Djidjelli-Taher, début 1944.



Blériot-SPAD 510 n° 43
Escadrille des réservistes du GC I/7
Dijon-Longvic, mai 1939.

e FB.5 n° 10080
sie), vers 1952.



Supermarine Spitfire Mk. V (JK118)
Lieutenant G. Gauthier
GC II/7 3e escadrille
Sidi-Ahmed (Tunisie), juin 1943;

GAM Dassault Mystère IVA n° 139
EC 1/7 *Provence*
Nancy-Ochey, 1972.

... LA COURONNE

LES ÉCOLES DE L'ARMÉE DE L'AIR 1939-40 (2e partie)

Christian-Jacques Ehrengardt

La réalisation de l'ambitieux programme de formation dans le cadre du « plan des 3 200 » se heurta à une cascade de problèmes (goulets d'étranglement, manque de moniteurs, insuffisance des infrastructures...). À un tel point qu'il fallut réviser ce programme à la baisse au début du mois d'avril 1940. L'état-major général n'eut d'autre choix que de consentir à une diminution du rendement des écoles, tandis que le 6e Bureau avouait l'impuissance générale en réduisant le nombre d'ensembles constitués ou à constituer de 34 à 22 (soit 13 en métropole et 9 en Afrique du Nord). Pire, la dépêche ministérielle (DM) 885 du 1er mai 1940 bloqua toute admission dans les écoles élémentaires (EEP) jusqu'à ce que ces dernières soient désengorgées.

Cependant, comme il n'y a pas que des mauvaises nouvelles dans la vie, les faibles pertes enregistrées pendant la « Drôle de Guerre » (138 navigants mis hors de combat en huit mois, alors que l'état-major avait tablé sur près de 5 000) compensaient en grande partie la baisse du rendement. Les nouveaux brevetés pouvaient donc être affectés au renforcement des groupes existants ou à la création de groupes nouveaux, au lieu de « boucher les trous ».

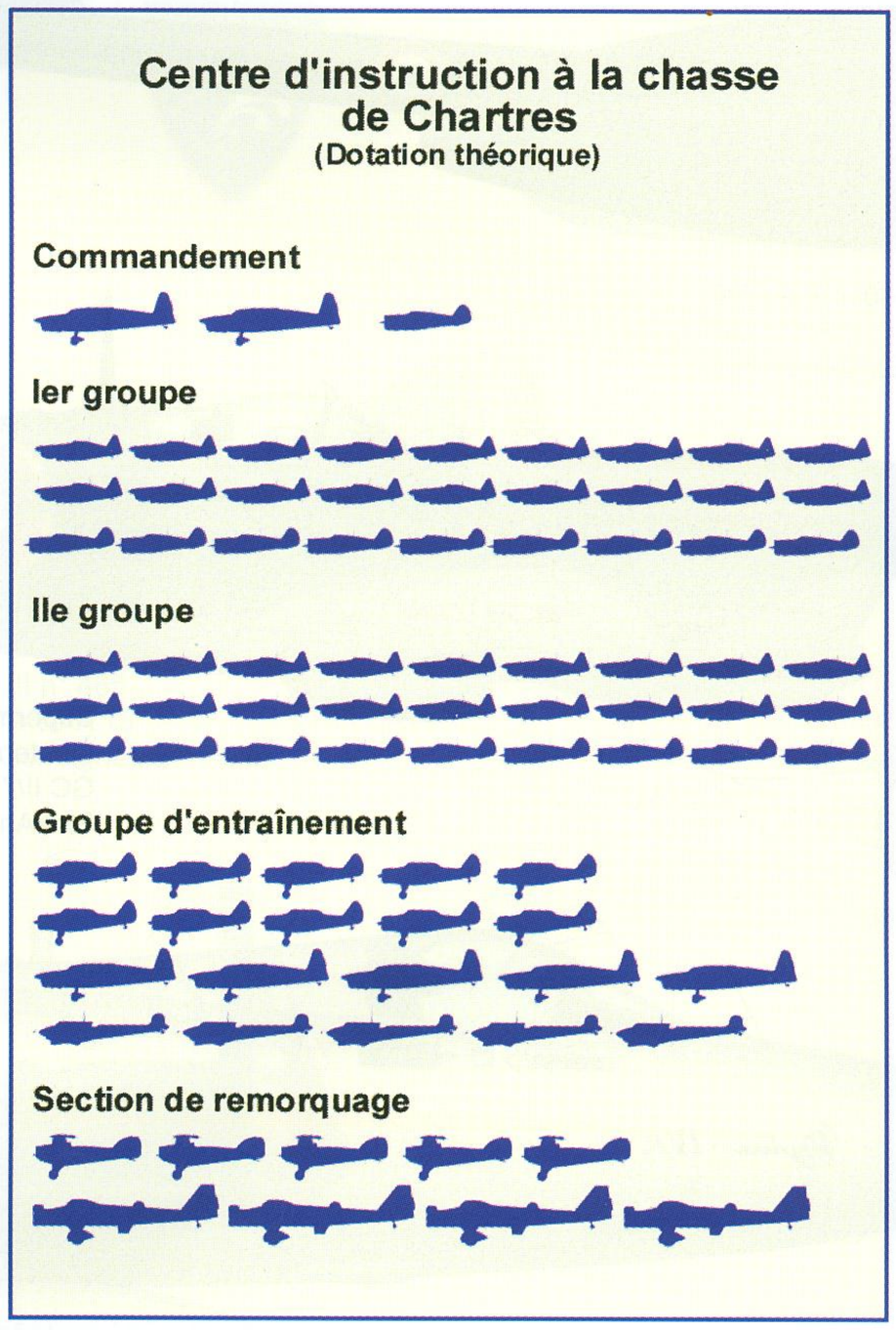
Au 15 janvier 1940, 3 515 élèves-pilotes se trouvaient en cours de formation, dont près de la moitié dans les EEP.

Les centres d'instruction

Parallèlement, la DM 885 réorganisait l'activité des centres d'instruction (CI) en concentrant matériel et personnel sur les seuls centres capables de fonctionner. En métropole, les CI étaient au nombre de neuf et se répartissaient les spécialités. Chartres et Montpellier étaient des CIC (chasse), Caen, Châteauroux, Pau et Toulouse des CIB (bombardement) et Clermont-Ferrand, Rennes et Tours des CIR (renseignement, c'est-à-dire reconnaissance et observation).

En raison des difficultés rencontrées, les CIB de Caen et de Pau furent transformés en écoles de mitrailleurs, le CIR de Rennes fut fermé et les CI de Châteauroux, Clermont-Ferrand et Tours furent réservés à l'instruction d'application (nuance subtile, car la seule différence consistait à remplacer les avions d'arme par du matériel de transition). Début avril 1940, il ne restait donc plus en tant que CI *stricto sensu* que les CIC de Chartes et de Montpellier et le CIB de Toulouse. Toutefois, il semble que la frontière entre CI et école d'application était suffisamment floue pour que les documents officiels issus en mai et juin 1940 continuent à se référer au CIB de Caen et au CIR de Rennes !

Le Romano 82 n° 30 de l'EP 101 de St-Cyr après l'atterrissage un peu brutal d'un jeune enseigne de vaisseau, le 21 mars 1940. Pour una raison qui nous échappe, le Romano 82 avait été réservé aux écoles militaires d'application de Saint-Cyr, Orly et Bordeaux. (SHAA)



T'ATTEND

L'heure à la fois tant attendue et tant redoutée du passage du brevet sur une des pistes d'Istres au printemps de 1940. Le Hanriot HD.182 était un appareil parfaitement adapté à sa tâche de par sa docilité et sa fiabilité.
(CT Air)

Rappelons que les CI constituaient l'ultime étape de la formation des élèves-pilotes. Ceux-ci y faisaient connaissance de leur futur avion d'arme et ils apprenaient toutes les subtilités du vol en patrouille et du tir aérien. Chaque CI se composait de deux groupes à deux escadrilles équipées en avions de combat, ainsi que d'un groupe d'entraînement qui servait au perfectionnement (acrobatie pour les chasseurs, travail en équipe pour les multimoteurs, vols aux instruments...).

Le tableau de la page 40 montre la dotation théorique d'un CIC (en l'occurence celui de Chartres). Les I^er^ et II^e^ groupes devaient disposer chacun de 27 C1 (chasseurs monoplaces). Le groupe d'entraînement alignait dix Hanriot HD.182, cinq Simoun et cinq C3 (Potez 630 et dérivés). La section de remorquage se composait de cinq A2 (Potez 25) et quatre M5 (LeO 20 ou Bloch 200). Pour fixer les choses, signalons qu'à la date du 25 janvier 1940, le CIC de Montpellier alignait 73 avions (dont 10 prêtés par le CIC de Chartes) sur les 122 prévus.

Chaque CIC accueillait des promotions de 80 pilotes dont la durée du stage était de deux mois. Les CI n'accueillirent les premières promotions de sous-officiers issus des écoles qu'en janvier 1940 et ce ne fut qu'en mars qu'ils commencèrent à tourner à plein régime. Les élèves qui s'étaient engagés dans l'armée de l'Air en septembre 1939 auraient dû sortir des CI pour être affectés aux armées à partir de juillet.

Des statuts à part

Dans une organisation qui semble assez simple (les élèves passant d'une école élementaire à une école auxiliaire, puis à une école principale avant d'arriver en centre d'instruction), il existe cependant quelques cas particuliers. Les EPP d'Étampes et d'Avord changèrent de statut en novembre 1939. Alors que jusqu'alors, elles fonctionnaient comme échelon intermédiaire entre les écoles auxiliaires et les centres d'instruction, elles furent transformées en CIC, Avord transférant sa spécialisation sur bimoteurs à Istres. Deux « têtes chasse » furent ainsi créées par EPP : les écoles n° 1 et n° 2 à Étampes et les écoles n° 3 et n° 4 à Avord.

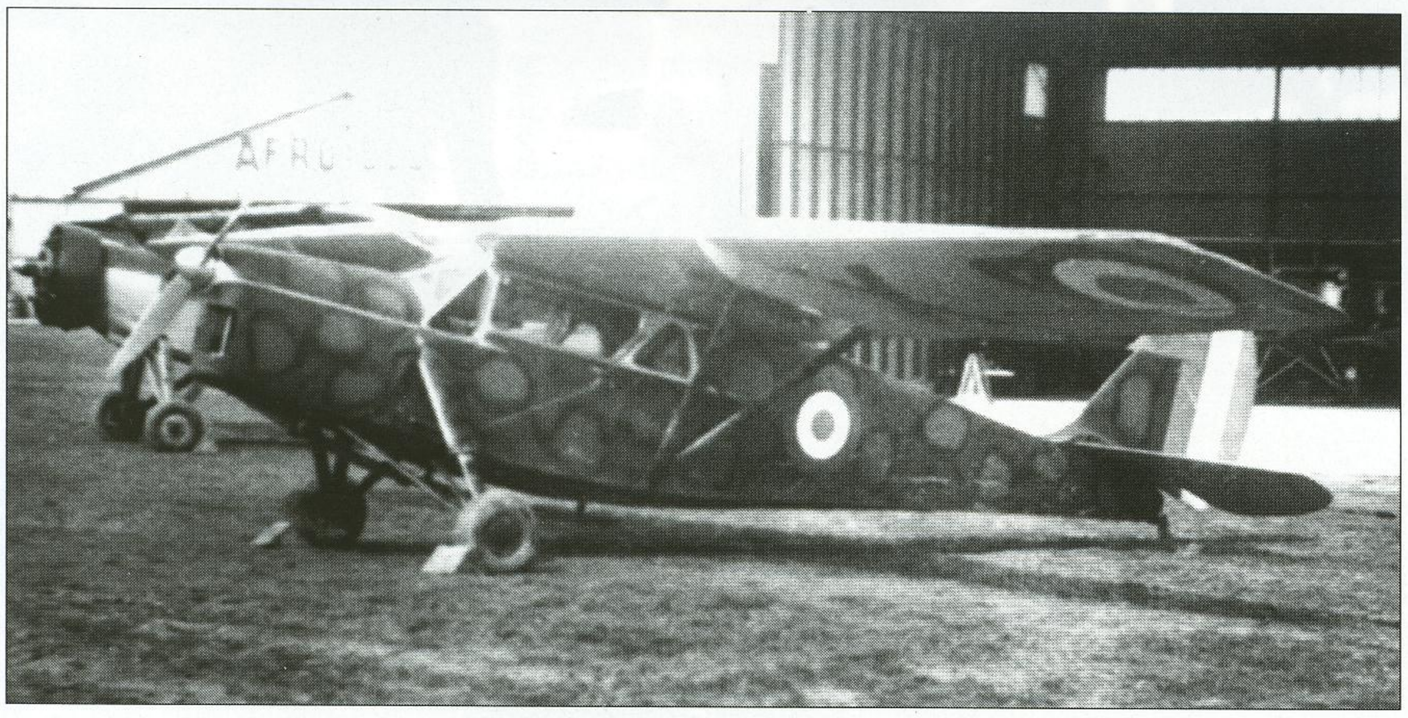
Le groupe écoles d'Istres, qui avait récupéré la spécialisation sur bimoteurs, fut divisé en trois écoles : deux « têtes bombardement » (écoles n° 5 et 6) et une « tête renseignement » (école n° 7).

Désormais, contrairement à ce qui passait auparavant, les

Nomenclature des types d'avions utilisés dans les écoles

Sigle	*Catégorie*	*Type représentatif*	*Niveau écolage*
A2	Armée biplace	Potez 25	Tous
A3	Armée triplace	Potez 63.11	CIR
B4	Bombardement quadriplace	Bloch 210	CIB
C1	Chasseur monoplace	MS.406	CIC
C3	Chasseur triplace	Potez 630	CIB, CIC, CIR
EB2	Entraînt. bombard. biplace	H.232	CIB
ED2	Entraînement de début	MS.315	EEP
EO2	Entraînement observation	HD.182	EAP, EPP, CIR
ET2	Entr. et transformation biplace	MS.230	EEP, EAP
M5	Multiplace de combat	LeO 20	EAP, EPP, CI
P1	Perfectionnement monoplace	Caudron 600	EPP
P2	Perfectionnement biplace	NAA 57	EPP, CIC
P3	Perfectionnement triplace	Caudron 635	EPP, CIB
T2	Transformation biplace	Salmson D.6	EEP

Les écoles de pilotage



En haut :
dans les premiers mois, les EEP fonctionnent avec le matériel réquisitionné aux aéro-clubs et aux défuntes SAP.
On y trouve tout et n'importe quoi, du plus utile (Salmson D.6 en haut) au plus exotique (DH.85 Leopard Moth, au milieu, dont on admirera le camouflage très... félin).
(Collection J. Mutin)

Ci-dessus :
les premiers NAA 57 furent versés à l'EPP n° 2 d'Avord. Les trente (?) premiers exemplaires appartenaient à la catégorie ET2 (entraînement transformation) qui fut par la suite réservée au MS.230, le NAA 57 étant reclassé dans la catégorie P2.
(Photo G. Lepage)

élèves sortant d'Étampes, d'Avord ou d'Istres ne passaient plus par les CI, mais étaient directement affectés aux formations combattantes.

Une standardisation toute relative

Après la panique des premiers mois, l'état-major des forces aériennes de l'Intérieur décida de mettre un peu d'ordre dans la maison. En particulier, il orienta son action vers une standardisation de l'équipement des écoles. Les premières inspections avaient clairement démontré que, sur place, on compensait les déficits avec tout ce qui pouvait tomber sous la main. On image le cauchemar des équipes techniques chargées d'entretenir et de réparer (car la casse était abondante) des appareils dont il n'avait été parfois construit qu'une vingtaine d'exemplaires et dont le taux d'indisponibilité était effarant.

Deux types furent retenus pour les débutants des EEP : le Caudron C.275 Luciole et le Salmson D.6 Cri-cri. Les autres types issus des commandes de l'Aviation populaire (Potez 60 Sauterelle, Farman 451 Moustique, Peyret Taupin, Leopoldoff L.3 Colibri) furent progressivement écartés, tandis que le Mauboussin 123 fut retiré après avoir été jugé dangereux. À partir du printemps 1940, en raison de la montée en charge des chaînes de production, le MS.230 commença aussi à être versé aux EEP.

Les EAP devaient être essentiellement équipées en MS.230 et 315 et en Hanriot HD.182, type sur lequel les élèves passaient leurs différents degrés de brevet. Au niveau supérieur (EPP et bases-écoles), le perfectionnement devait être assuré par les NAA 57 et les Caudron C.635 Simoun.

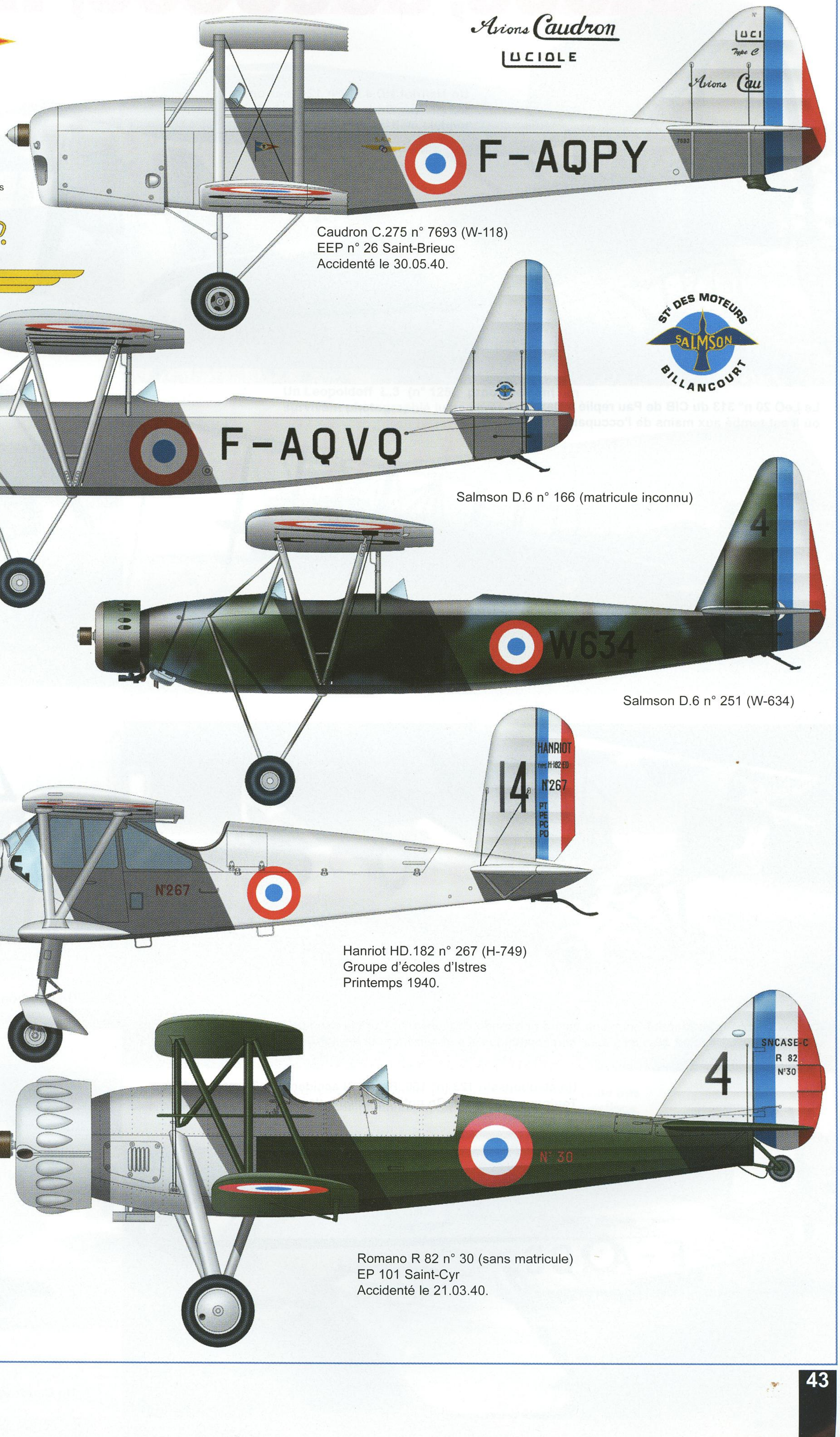
Ce louable effort tendant à rationnaliser l'équipement demeura en grande partie un vœu pieu. D'une part, parce que les écoles, se débattant dans une situation de pénurie générale, faisaient flèche de tout bois et, d'autre part, parce que le ministère s'entêtait à passer commande de tout ce qui pouvait voler, comme les Caproni Ca 164, Nardi FN 305 ou autres Caudron C.690, souvent dans des quantités qui ne permettaient pas d'équiper plus d'une école.

Certaines commandes à l'étranger furent d'ailleurs bien surprenantes. Alors que la RAF avait signé un contrat pour la fourniture de North American Harvard Mk. I (BC-1A, futurs T-6) à train escamotable dès février 1938, il fallut attendre plus de deux ans pour que la France se décide à ne plus commander les versions à train fixe, NAA 57 et 64 ! Entre-temps, l'armée de l'Air avait jeté son dévolu sur 230 exemplaires de chaque version (dont seulement 111 de la seconde arrivèrent en France). Dans la mesure où tous les avions de perfectionnement (P1 et P2) étaient des avions à train fixe, on est en droit de s'interroger sur la cohérence des programmes d'instruction, puisque le jeune pilote, non seulement passait ses différents degrés de brevet sur des avions à train fixe et hélice à pas fixe, mais devait attendre de s'installer dans son avion arme pour faire connaissance avec ce qui apparaît clairement comme des « gadgets » dans l'esprit des services techniques. L'autre avantage que présentait un avion de perfectionnement moderne, tel que le BC-1A, était de combler l'écart considérable de puissance et de vitesse entre les avions d'école et les avions de combat.

À partir du mois de mai 1940, après le transfert des chasseurs modernes aux armées, le futur pilote de chasse ne fit connaissance de son avion d'arme qu'une fois versé dans une unité opérationnelle. Le transfert de responsabilité des écoles aux unités engagées pour l'ultime phase du cursus de formation fut assez mal vécu par les commandants de groupe. Ils considéraient que ces néophytes les encombraient plus qu'autre chose dans un contexte tactique très difficile, où les pilotes chevronnés avaient d'autres chats à fouetter que de servir d'instructeurs.

La question du perfectionnement des pilotes de multimoteurs était encore plus problématique. Sans parler de la formation des jeunes recrues, la transformation des réservistes ou des pilotes d'active n'ayant rien eu entre les mains de plus performant qu'un Bloch 200 ou un Potez 25 donna quelques soucis en raison du déficit en bimoteurs modernes à double commande. Il avait été prévu de reléguer le Potez 637 à ce rôle, mais le manque d'avions de reconnaissance capables de franchir les lignes priva les écoles d'une cinquantaine de machines d'entraînement à double commande. Un certain nombre de Caudron C.445 Goéland et de Bloch 210 fut versé aux CIB comme avions de transi-

Remerciements à Th. Le Roy pour nous avoir fourni l'insigne de l'aéro-club.



Caudron C.275 n° 7693 (W-118)
EEP n° 26 Saint-Brieuc
Accidenté le 30.05.40.

Salmson D.6 n° 166 (matricule inconnu)

Salmson D.6 n° 251 (W-634)

Hanriot HD.182 n° 267 (H-749)
Groupe d'écoles d'Istres
Printemps 1940.

Romano R 82 n° 30 (sans matricule)
EP 101 Saint-Cyr
Accidenté le 21.03.40.

© P-A. Tilley - 2004

CLOUS, COUCOUS, TAGAZOU

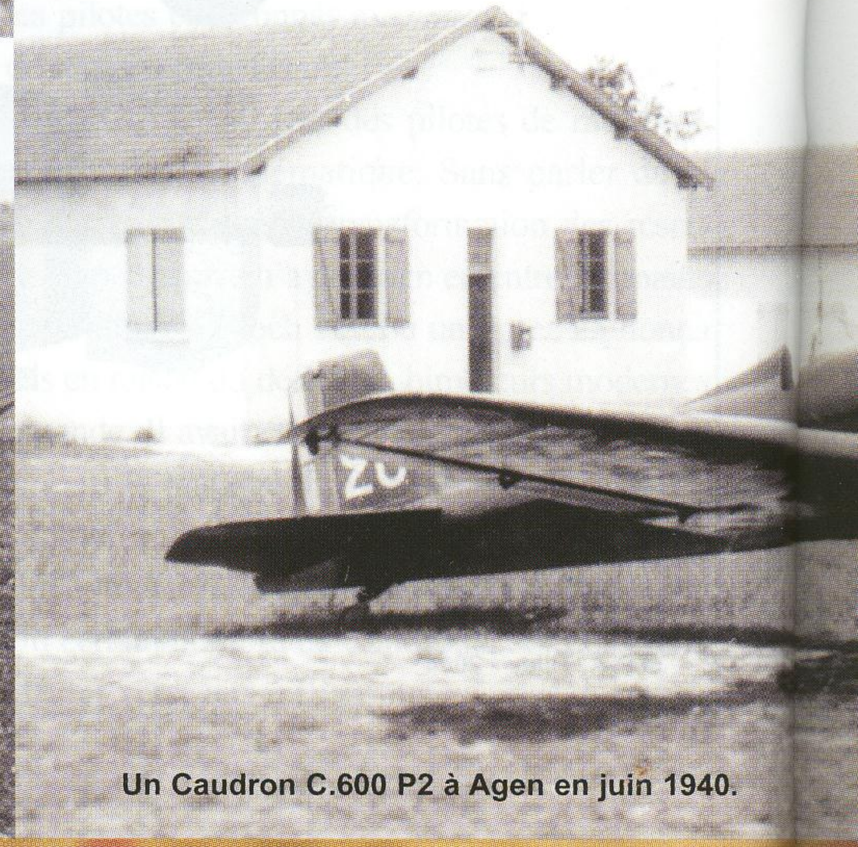
Un Hanriot HD.436 (N° 124) sur un terrain du Sud en juin 1940. Ce modèle était réservé aux EAP.

Le LeO 20 n° 313 du CIB de Pau replié à Dax où il est tombé aux mains de l'occupant.

Ce que l'on pourrait prendre pour une vache normande échappée de l'article précédent est un Potez 585. Très répandu dans les écoles, bien qu'à dose homéopathique, il sert surtout pour les liaisons et pour balader les chefs.

Un Caudron C.600 P1.

Un Mauboussin 123 (n° 160, F-ARDS) accidenté le 31 mars 1940 à Toulouse-Francazal. On note l'emblème des SAP.



Un Caudron C.600 P2 à Agen en juin 1940.

OUS ET AUTRES TRAPANELLES...

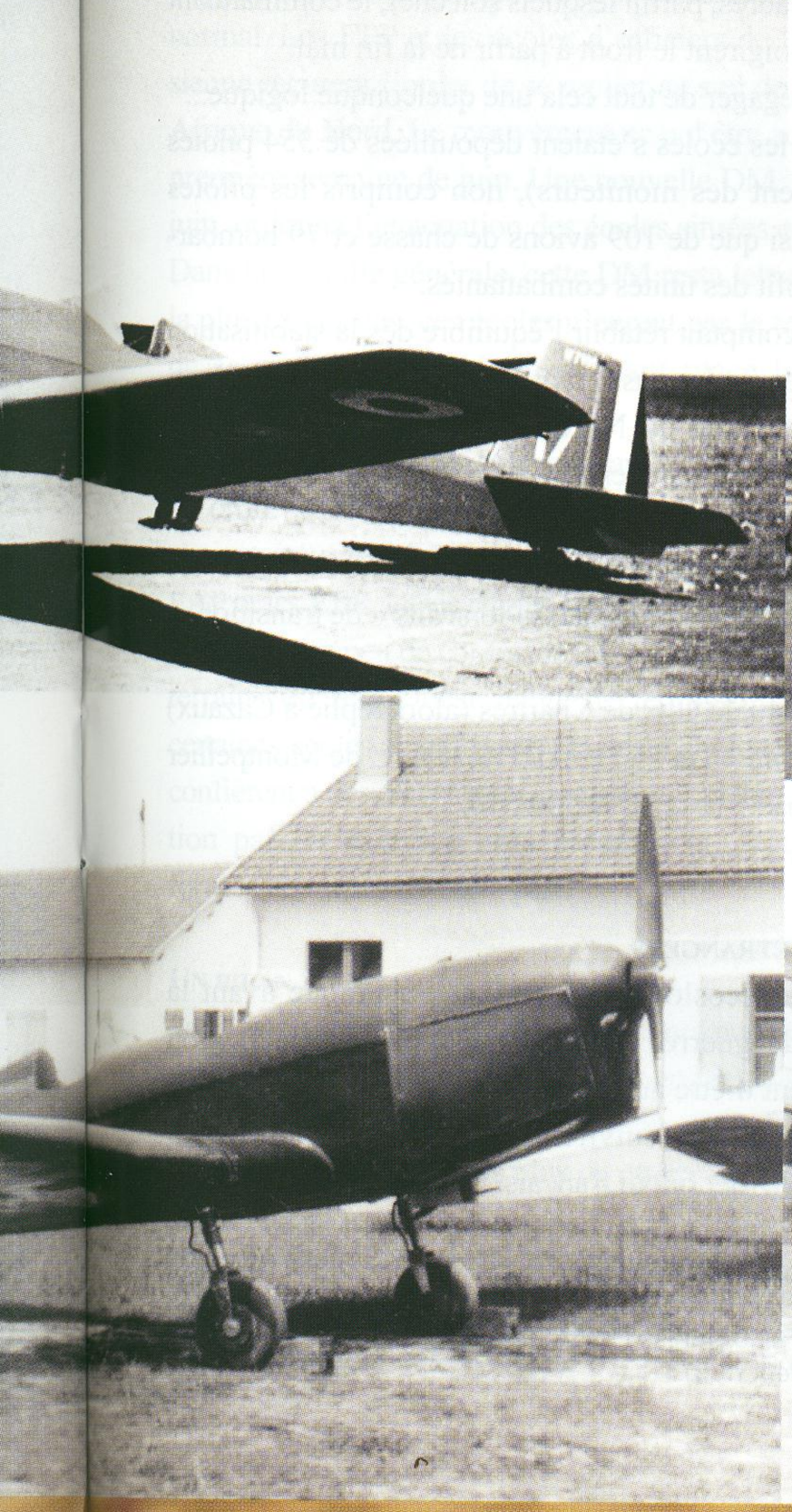
Un Nardi FN 305 (n° 23) de l'EP 152 de Bordeaux de passage à Agen en juin 1940.

Un des 12 MS.341 livrés à l'armée de l'Air.

Un Caproni Ca 164 à Agen en juin 1940.

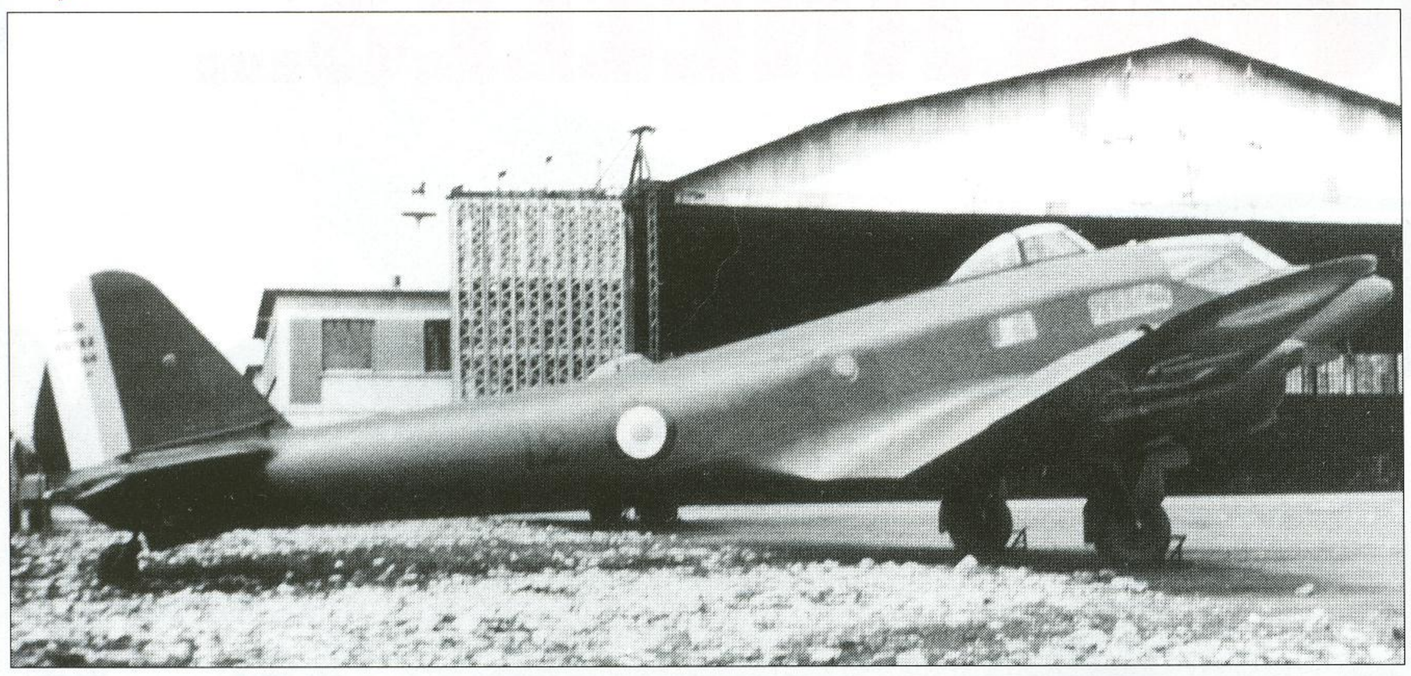
Un Leopoldoff L.3 (n° 125), probablement un survivant photographié juste après la guerre.

Deux MS.191 de l'EAP 14 d'Angers. Ils furent tous deux abandonnés sur place lors du repli de l'école, le 11 juin 1940.



Un Peyret Taupin, modèle construit à 30 exemplaires par la SFCA; sans doute très bien pour le sport, mais pour l'écolage militaire, on peut se poser des questions.

Les écoles de pilotage



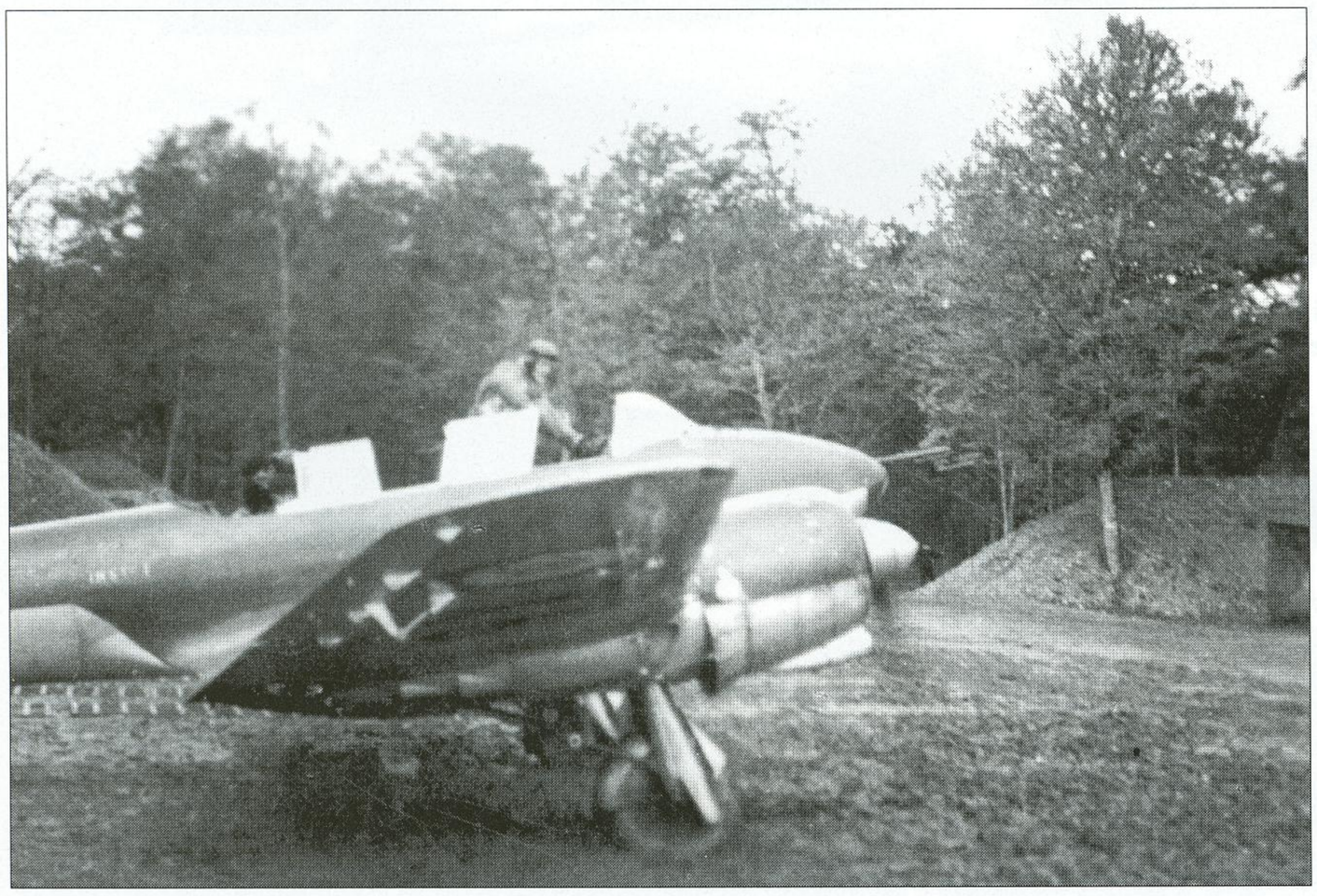
Le Potez 568 n° 12 du CIB de Châteauroux.
La commande initiale portant sur 70 exemplaires de ce T3 (transformation triplace) fut ramenée à 26. La plupart des machines furent affectées au IIe groupe du CIB de Châteauroux.
Le n° 12 finira la guerre à Tarbes avec onze autres de ses congénères.
(Collection J. Mutin)

tion avant de lâcher les pilotes sur bombardier moderne (Amiot 354 et LeO 451).
En définitive, il n'y eut que trois ou quatre Potez 637, une quinzaine de Potez 630, dix Potez 631 (alias Potez 634) et six Bloch 131 transformés en double commande. Il faut ajouter à cette liste les 26 Potez 568 commandés dans la catégorie T3 (transformation triplace).

L'ÉPREUVE DE LA GUERRE

L'offensive allemande du 10 mai 1940 donna un violent coup de pied dans la fourmilière, alors que le général Picard, chef d'état-major de l'armée de l'Air à l'Intérieur, et le général Mouchard, général inspecteur général des écoles et des effectifs, n'avaient pas réussi à résoudre l'ensemble des problèmes qui se posaient à eux. Inutile de dire que le contexte nouveau n'allait pas leur faciliter la tâche.
Les besoins du front devenant prioritaires contre toute autre considération, le 13 mai, le général Picard demanda (télégrammes 147 et 148/Cab) que tous les Amiot 143 soient mis à la disposition des armées et que l'armement des avions de chasse modernes des CIC soit complété de toute urgence (154/Cab). Deux autres télégrammes (146 et 149/Cab) datés du même jour demandèrent la création de patrouilles de DAT (défense aérienne du territoire) à former avec des avions et du personnel d'encadrement des CIC.
Cédant à l'urgence, le commandant des écoles se dépouilla en faveur du front. Pourtant, les chasseurs affectés aux CIC avaient été arrachés de haute lutte quelques mois plus tôt. Ce ne fut qu'à partir d'octobre 1939 qu'arrivèrent les premiers chasseurs modernes (aucun D.520 ne fut jamais affecté aux CIC, la demande datée du 20 juin ayant été trop tardive pour être suivie d'effet). Maintenant, il fallait les rendre.
Les avions des écoles furent mis à la disposition des unités combattantes à Chartres pour les chasseurs et à Avord pour les bombardiers, charge auxdites unités de venir les chercher. Ils attendirent preneurs pendant quelques jours, tout simplement parce que les groupes, malgré leurs besoins pressants, ne pouvaient s'offrir le luxe de détacher des pilotes en pleine bagarre pour jouer les convoyeurs. Ce problème n'apparut clairement que le 21 mai, date à laquelle il fut enfin décidé de détacher six Goéland avec leur pilote auprès de la DMAM (direction du matériel aérien militaire) pour convoyer les pilotes haut-le-pied.
Les groupes eurent quelques mauvaises surprises. Les avions (en particulier les chasseurs) qu'ils avaient ainsi récupérés étaient souvent en triste état et parfois désarmés. Leur affectation entraîna un surcroît de travail chez les mécaniciens et quelques avions durent être abandonnés sur place sans avoir jamais revolé.
Le 24 mai, l'état-major de l'Intérieur se ravisa. L'hémorragie d'avions modernes frappant les écoles risquant à court terme de paralyser la formation de la relève, il fut décidé de stopper le transfert des Amiot 143 et Bloch 210. Malgré tout, quatre nouveaux Bloch 210 furent mis à la disposition des armées le 28 mai !
Toutefois, l'Intérieur continua à écrémer les services jugés moins indispensables, comme le CEMA (centre d'essai du matériel aérien), dont onze pilotes furent envoyés en première ligne. Bien que jugée prioritaire, l'école des moniteurs de Salon ne fut pas pour autant épargnée, puisque treize de ses cadres, parmi lesquels son chef, le commandant Fleurquin, rejoigirent le front à partir de la fin mai.
Difficile de dégager de tout cela une quelconque logique...
À la mi-juin, les écoles s'étaient dépouillées de 354 pilotes (principalement des moniteurs), non compris les pilotes étrangers, ainsi que de 109 avions de chasse et 79 bombardiers [1] au profit des unités combattantes.
L'état-major comptait rétablir l'équilibre dès la stabilisation du front et reprendre aussi rapidement que possible l'instruction en Afrique du Nord, où de nombreux moyens humains et matériels avaient été transférés. Les événements en décidèrent autrement.
En contre-partie de la cession de leur matériel moderne, les EPP et CI prirent en compte des avions dits « de transition », voire anciens.
Au 23 mai 1940, le CIC de Chartres (alors replié à Cazaux) alignait 30 Loire 46 et 25 D.500/510, le CIC de Montpellier 19 Blériot-Spad 510 et 30 D.500/510.
Un grand pas en arrière.

L'un des rares bimoteurs à double commande dont disposent les écoles en 1939 : le Potez 631 INST, également connu sous la dénomination de Potez 634, construit à dix exemplaires.
On voit ici le n° 1 à Martigny-les-Gerbonveaux fin 1939 où il aide les pilotes de Bloch 131 du 14e GAA lors de leur transformation sur Potez 63.11.
(Archives Aéro-Journal)



LES PILOTES ÉTRANGERS

Les pilotes tchécoslovaques, arrivés en France avant la déclaration de guerre, durent s'engager dans la Légion étrangère avant d'être autorisés à rejoindre l'armée de l'Air à la mobilisation. Ils suivirent le cursus classique, bien qu'accéléré, de tout pilote français.

[1] Apparemment, tous ne furent pas pris en compte par les unités combattantes, car on n'y retrouve que 53 Morane 406 (GC II/2, III/2, III/6 et III/7), 5 Curtiss H-75A (II/5), 12 Amiot 143 et 16 Bloch 210 (Groupement n° 9).

En ce qui concerne les Polonais, l'instruction n° 930-1/1.S du 22 novembre 1939 organisa la création du DIAP (dépôt d'instruction de l'aviation polonaise) à Lyon-Bron à dater du 15 décembre, sans toutefois qu'aucun accord n'ait été ratifié entre le gouvernement français et le gouvernement polonais en exil. Bien que le DIAP fût placé sous les ordres d'un officier polonais, le lieutenant-colonel Hug, il était dirigé *de facto* par son adjoint, le commandant de Marmier. Ce ne fut que le 17 février 1940 qu'intervint un accord écrit entre le ministère de l'Air et le premier ministre polonais, le général Sikorski. Le DIAP assurait l'instruction de base, les pilotes devant ensuite passer dans le circuit français. Le 10 janvier 1940, le premier contingent issu du DIAP, soit 22 pilotes, intégra le CIC de Montpellier. Le 27 mars, 18 pilotes étaient affectés, par patrouilles de trois, à six groupes de chasse français. Ils furent les seuls engagés avant l'offensive allemande.

En tout, 144 pilotes de chasse tchécoslovaques et 177 polonais furent affectés aux unités organiques ou aux patrouilles de DAT avant l'armistice.

Le 1er juin 1940, 35 pilotes de bombardement polonais furent dirigés sur Toulouse pour s'entraîner sur Martin 167F. Trois jours plus tard, ils furent suivis par 28 autres qui devaient recevoir une instruction sur M.167F et LeO 451.

Le 12 juin, 24 équipages belges furent mis à l'entraînement sur LeO 451 à Toulouse.

À notre connaissance, aucun pilote de bombardement étranger ne prit part aux opérations.

Le repli des écoles

Le 16 mai, la DM 175/Cab donna de nouvelles directives pour assurer aux écoles le recul nécessaire à un travail normal. Les EPP et les écoles d'officiers de la région parisienne reçurent l'ordre de se replier au sud de la Loire et en Afrique du Nord. Le mouvement ne put être achevé avant la première semaine de juin. Une nouvelle DM, datée du... 17 juin, ordonna l'évacuation des écoles situées en Bretagne [2]. Dans la pagaille générale, cette DM resta lettre morte. Dans la plupart des cas, ces écoles n'eurent pas le temps matériel de se replier et abandonnèrent sur place leurs avions – parfois intacts.

Si, dans l'ensemble, le repli des grands centres s'effectua dans un ordre relativement satisfaisant, parce que les dispositions avaient été prises à temps, il en alla tout autrement avec les EAP et les EEP. Jetées sur les routes au dernier moment, elles ajoutèrent un peu de confusion à la panique qui régnait sur les terrains du Sud-Ouest. Faute de temps ou de moniteurs, certaines écoles abandonnèrent carrément leur matériel ou le confièrent à des élèves dont certains complétèrent leur formation par un exercice hors programme : l'atterrissage de fortune au milieu de nulle part.

Un bilan en demi-teinte

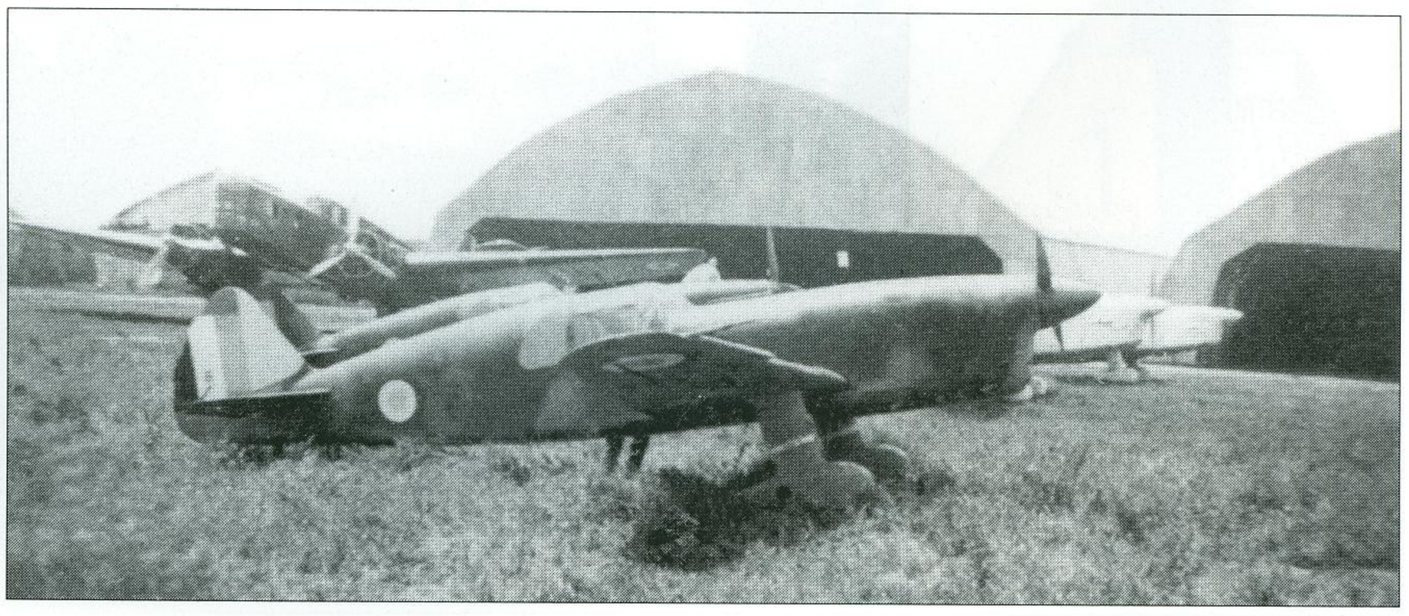
Parti trop tard avec de trop faibles moyens, le programme d'instruction était en mai 1940 très en retard sur ses objectifs. La mobilisation des écoles, qui ne devait durer que quelques semaines, à mis plus de quatre mois à se mettre en

[1] Compte-tenu des conditions d'ensoleillement (donc du nombre de jours où le temps permettait de voler), il paraît aberrant que l'on ait maintenu des écoles au nord de la Loire, alors qu'il existait des plate-formes libres dans le Sud et en Afrique du Nord.

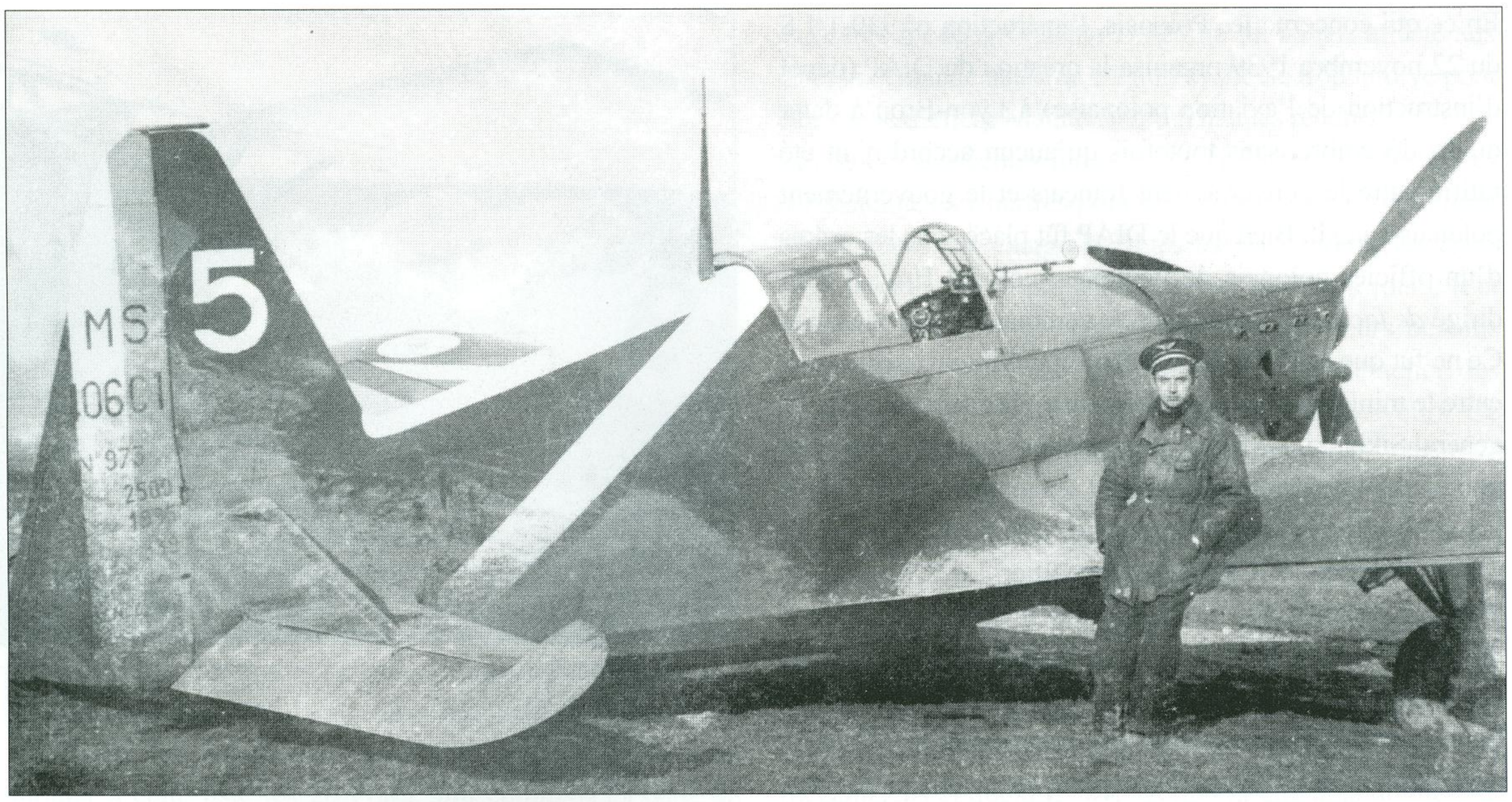
En haut :
pour combler les vides laissés par le transfert des avions de combat modernes aux armées, les parcs livrèrent un certain nombre d'avions anciens, tel ce Nieuport-Delage Ni-D. 629 capturé par les Allemands en juin 1940.
(Collection J. Fogherty)

Ci-dessus :
scène typique sur un terrain abandonné en toute hâte.
Sur l'aérodrome de Dax (on reconnaît au fond le Séminaire dont le clocheton a aujourd'hui disparu), des touristes se promènent au milieu des Cri-cri et des Luciole de l'EEP 34 d'Angoulême.
Il est curieux de constater que cette école avait été repliée sur un terrain préalablement déserté par son précédent locataire, l'EEP 38, mis à l'abri à Bruges (Pyrénées-Atlantiques). Les écoles ont beaucoup joué aux chaises musicales à cette époque.
À première vue, le matériel semble parfaitement intact !
(Collection Y. Kadari)

Ci-dessous :
une rangée de Caudron C.690M à La Rochelle-Laleu en juin 1940.
Au premier plan, le n° 6 camouflé (derrière lui, le n° 8 porte son numéro de série sur la dérive) et, montrant le bout du museau en arrière plan, deux autres non camouflés.
Ces monoplaces d'entraînement avancé à la chasse appartenaient à l'EPP n° 2 d'Avord qui avait été repliée à La Rochelle courant mai.
Dix-sept exemplaires de cet appareil furent construits et livrés.
(Collection Dr. P. Rivière)



Les écoles de pilotage



L'EPP n° 2 d'Avord disposait d'avions arme au même titre que les CIC.
D'abord équipée en matériel moderne, comme le MS.406 n° 973 touché en octobre 1939, elle fut dépouillée au profit des unités combattantes et dut poursuivre la formation de ses élèves avec des avions de transition et anciens, tel le D.500 n° 103 (ci-dessous) que l'on voit ici après avoir été plombé en date du 21 mai 1940.
À cette date, l'EPP n° 2 avait été repliée à La Rochelle-Laleu.
Cette école avait adopté des bandes blanches sur le fuselage et les ailes de ses avions d'arme.
En revanche, le capot du D.500 semble être une rechange non peinte.
(Photos G. Lepage)

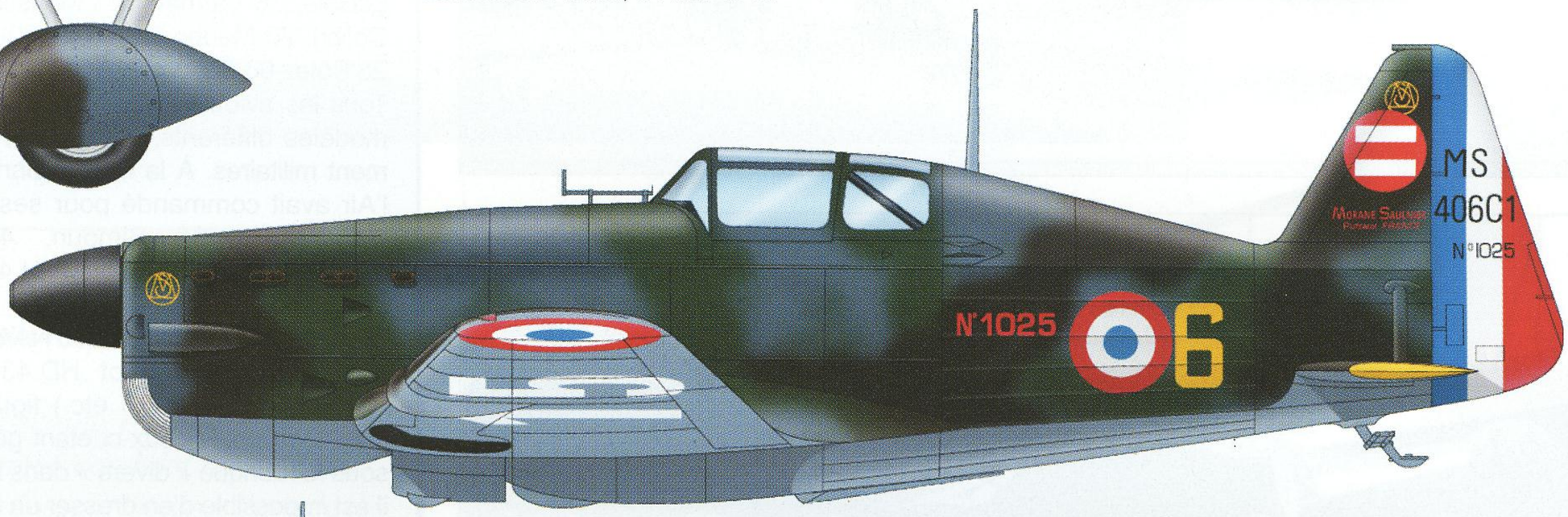
place. La volonté d'expansion rapide a entraîné d'autres problèmes, en particulier logistiques, et le retard apporté à la création de nouveaux centres a fait naître d'importants goulets d'étranglement. Alors que ces questions étaient en cours de résolution, plus de manière intuitive que raisonnée, l'offensive allemande du 10 mai a tout mis par terre. Les écoles ne s'en sont jamais remises.

On peut toutefois se demander pourquoi l'expansion du programme d'instruction n'a débuté qu'avec l'entrée en guerre. Alors que depuis un an le ministère de l'Air signait des contrats pour des milliers d'avions de combat, tant en France qu'à l'étranger, aucun effort n'avait été fait pour disposer d'un nombre équivalent de pilotes. La seule mesure prise en temps de paix avait été de transformer l'Aviation populaire en Aviation prémilitaire, geste tardif et timide du ministère pour obtenir un retour sur investissement. La circulaire fixant les modalités de passage du temps de paix au temps de guerre des écoles datait de novembre 1938. Mais, pourquoi, diable, avoir attendu un an pour la mettre en œuvre ? Fut-ce une décision politique ou diplomatique, ou alors, a-t-on sous-estimé l'ampleur de la tâche, comme le retard pris pour la mobilisation des écoles semble le prouver ?

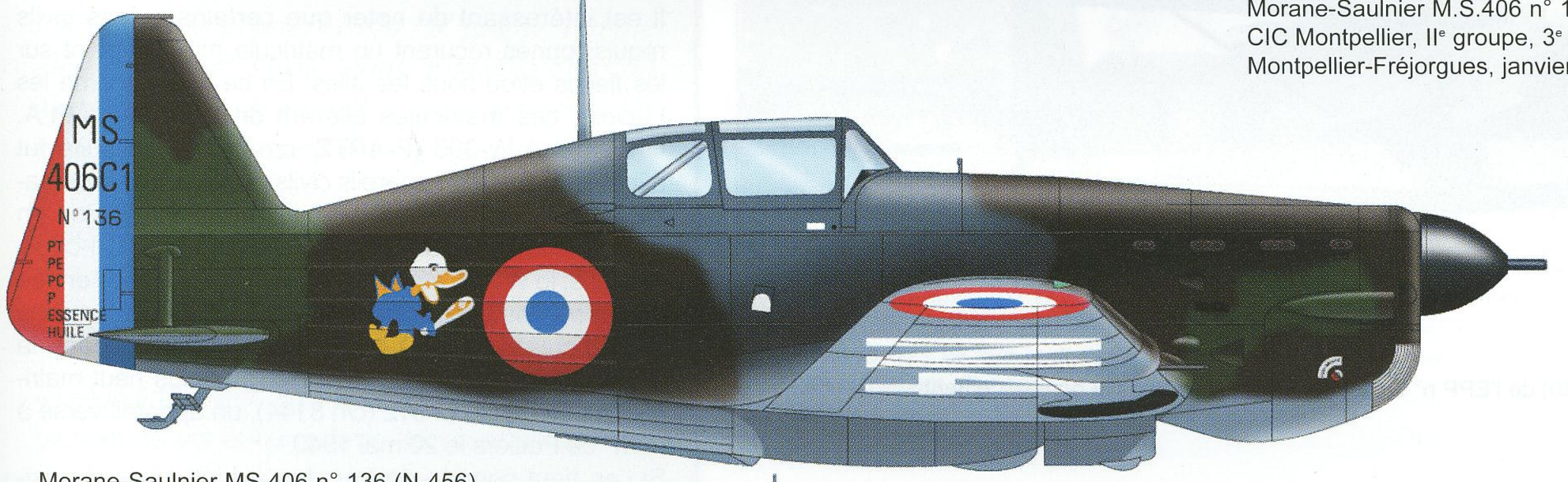
Sur le plan statistique, le bilan n'est pas simple à dresser. Peu d'états sont disponibles et ceux qui existent ne sont pas toujours faciles à décrypter. Certains ne sont pas datés, ce qui rend malaisé de distinguer les prévisions des réalisations. Cela dit, il est une certitude : aucun engagé volontaire (français) après la déclaration de guerre n'a pu rejoindre une unité combattante. Le nombre de 513 pilotes de chasse, 288 de bombardement et 156 de renseignement sortis des CI au 31 mai 1940 ne comprend que les officiers et les sous-officiers dont le cursus avait débuté avant septembre 1939, les réservistes « raffraîchis » et les pilotes transformés. Les prévisions étaient à cette même date de 300 pilotes de chasse fin août et 400 fin octobre, ce qui semble rétrospectivement peu réaliste étant donné la désorganisation totale du système, aggravée par l'envoi au front des moniteurs et des avions modernes.

Les écoles ont été à l'image de l'armée française de 1940, mal organisées, peu efficaces, mais porteuses de promesses à terme. Car, il est un point très positif : la mise en place d'une importante, bien que tardive, infrastructure en Afrique du Nord. Des éléments provenant d'écoles métropolitaines (Istres, Montpellier, Nîmes, Carcassonne, La Rochelle, Alençon, Royan...) furent transférés en Afrique du Nord à partir du mois d'avril, tandis que deux groupements écoles et un centre d'instruction nouveaux étaient en cours d'installation à la mi-juin. Quand il s'agira de reprendre la lutte en 1943, l'aviation française en tirera un important bénéfice.

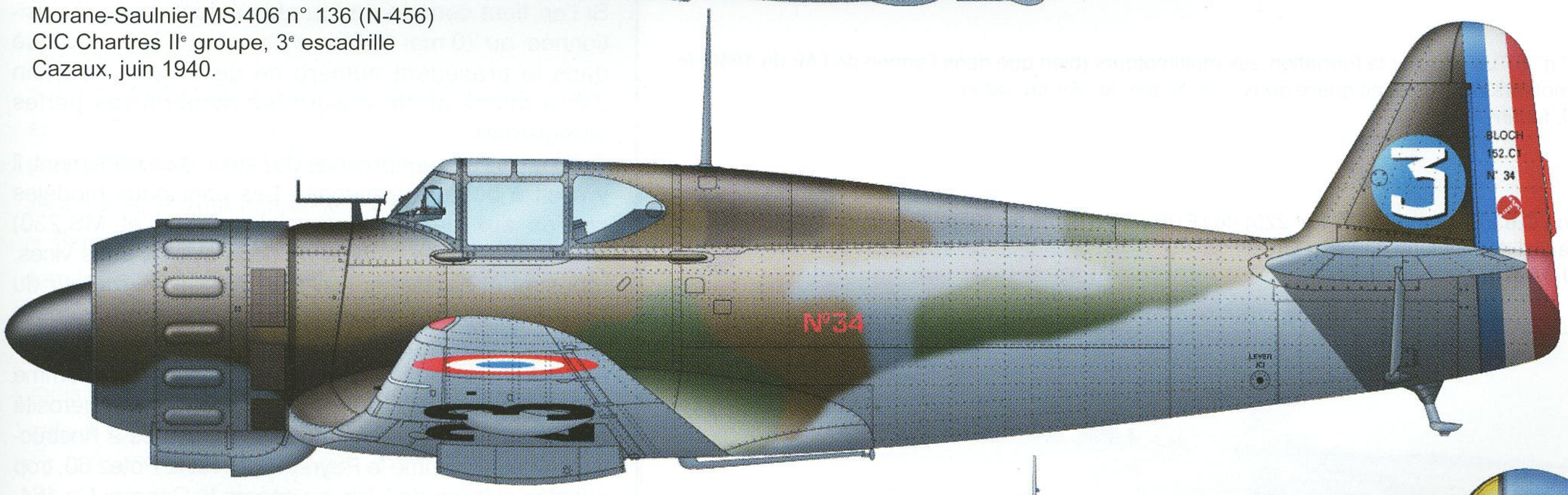
Dewoitine D.500 n° 103 (R-108)
EPP d'Avord, école n° 4
La Rochelle-Laleu, 21 mai 1940.



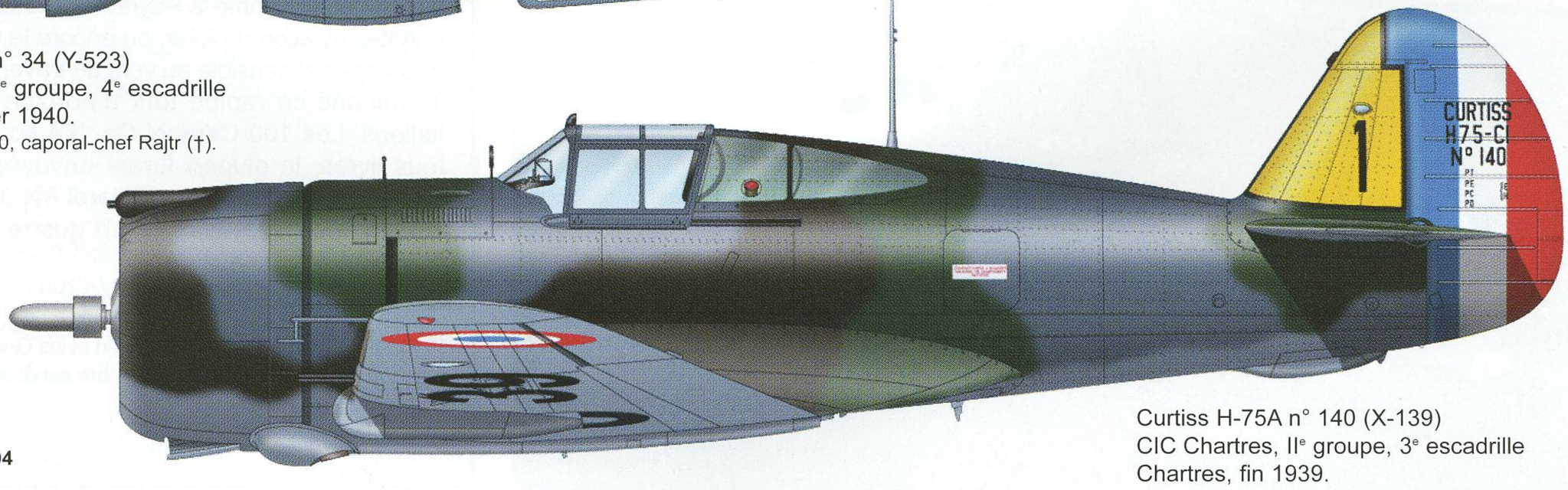
Morane-Saulnier M.S.406 n° 1025 (L-615)
CIC Montpellier, IIe groupe, 3e escadrille
Montpellier-Fréjorgues, janvier 1940.



Morane-Saulnier MS.406 n° 136 (N-456)
CIC Chartres IIe groupe, 3e escadrille
Cazaux, juin 1940.



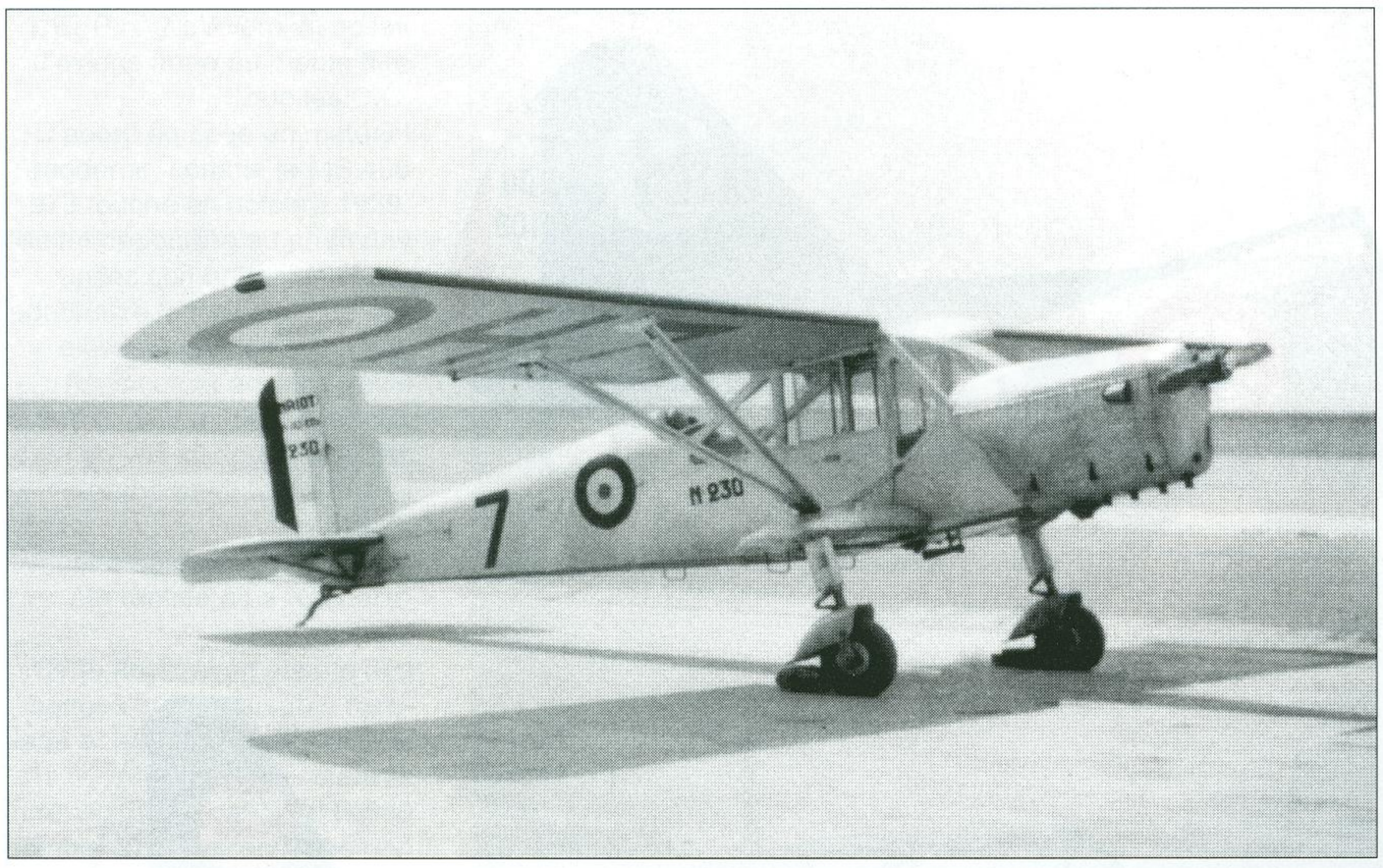
Bloch MB.151 n° 34 (Y-523)
CIC Chartres, IIe groupe, 4e escadrille
Chartres, janvier 1940.
Accidenté 10.01.40, caporal-chef Rajtr (†).



Curtiss H-75A n° 140 (X-139)
CIC Chartres, IIe groupe, 3e escadrille
Chartres, fin 1939.

© P-A. Tilley - 2004

Les écoles de pilotage



En haut :
un Hanriot HD.182 (n° 230) de l'EPP n° 5 d'Istres, spécialisée dans le bombardement.
(Collection J. Mutin)

Ci-dessus :
le Potez 540 n° 67 utilisé pour la formation aux multimoteurs (bien que dans l'armée de l'Air de 1940, le nombre de moteurs ne dépassait guère deux...) à l'école de l'Air de Salon.
(Collection J. Mutin)

Ci-dessous :
deux Caudron C.635 Simoun (n° 334 et 226) de l'EPP n° 5 d'Istres fin 1939.
On trouvait aussi des Simoun dans les CIC.
(Collection J. Mutin)

NOTES SUR LE MATÉRIEL

Dès l'entrée en guerre, les écoles privées, les sections de l'Aviation populaire et les aéro-clubs furent réquisitionnés et regroupés pour permettre la création de trente EEP (écoles élémentaires de pilotage) et huit EAP (écoles auxiliaires de pilotage). Avec les hommes, ces écoles reçurent en héritage le matériel civil, un assemblage hétéroclite d'avions plus ou moins bien adaptés à la tâche qui les attendait – et plus ou moins bien entretenus.

En ce qui concerne l'équipement des SAP, la générosité du ministère de l'Air avait été sans borne. Ainsi avaient été commandés (et livrés) 450 Caudron C.270/275 Luciole, 36 Farman 451 Moustique, 20 Léopoldoff L.3 Colibri, 20 Mauboussin 123, 30 (SFCA) Peyret Taupin, 25 Potez 60 Sauterelle et 325 Salmson D.6 Cri-cri.

Tous les avions civils, représentant plus de cinquante modèles différents, rejoignirent les avions d'entraînement militaires. À la fin des années trente, l'armée de l'Air avait commandé pour ses besoins propres 490 Caudron C.635 Simoun, 404 Caudron C.445 Goéland [*], 125 Hanriot H.431/436, 280 Hanriot HD.182, 150 Romano 82, 1 330 Morane-Saulnier MS.230, 150 MS.315 et 230 NAA 57 et 64. Des modèles plus anciens (Hanriot HD.436, MS.341, Caudron C.600/601, Potez 43 etc.) figuraient déjà dans son inventaire, mais ceux-ci étant généralement regroupés sous la rubrique « divers » dans les situations officielles, il est impossible d'en dresser un état détaillé.

Il est intéressant de noter que certains avions civils réquisitionnés reçurent un matricule militaire peint sur les flancs et/ou sous les ailes. En ce qui concerne les Luciole, ces matricules allèrent de W-001 (F-APLA, c/n 7462) à W-393 (F-ARTZ, c/n 8125). La suite fut affectée à d'autres appareils civils réquisitionnés, probablement dans l'ordre chronologique de leur prise en compte : le matricule W-394 fut affecté au Cri-cri F-APRQ et le W-405 au Cri-cri F-APRL. À partir de l'entrée en guerre, les Luciole neufs sortant d'usine (donc sans immatriculation civile) reçurent un matricule dans la plage débutant à Q-301 (c/n 8133); le plus haut matricule repéré est le Q-312 (c/n 8144), un appareil versé à l'EEP de Poitiers le 20 mai 1940.

Si l'on tient compte de tous les avions civils réquisitionnés, au 20 mai 1940 le « plan des 3 200 » évoqué dans le précédent numéro ne devait pas être loin d'être rempli et ce, malgré les nombreuses pertes enregistrées.

Dans ce grand supermarché de l'avion d'entraînement, il y avait à boire et à manger. Les principaux modèles confiés aux débutants (Luciole, Cri-cri et MS.230) étaient considérés comme de bons avions, sans vices, robustes et fiables, si l'on met de côté le moteur du Luciole qui donnait des maux de tête aux mécaniciens et qui pesait sur le taux de disponibilité des appareils. À l'autre bout de la chaîne, on trouvait des avions comme le Mauboussin 123, dont la réputation de dangerosité entraîna le retrait, et des modèles inadaptés à l'instruction militaire, comme le Peyret Taupin et le Potez 60, trop orientés aviation de loisir, ou encore le Caproni Ca 164, trop fragile et sensible au vent de travers.

Terminons ce rapide tour d'horizon par les avions italiens. Les 100 Caproni Ca 164 commandés furent tous livrés; la plupart furent envoyés en Afrique du Nord. Une soixantaine de Nardi FN 305 fut effectivement livrée avant l'entrée en guerre de l'Italie, ainsi que cinq Caproni Ca 311.

[*] Il est à noter que tous les Simoun et les Goéland ne furent pas affectés aux écoles, un grand nombre servit au sein des sections estafettes et sanitaires.

Après avoir restitué une partie de ses Bloch 210 au Groupement n° 9, le IIe groupe du CIB de Toulouse récupère en contre-partie quelques Bloch 131, dont le n° 12 accidenté le 1er juin, lors du desserrement du CIB sur Labruguière (aérodrome de Castres-Mazamet).
Les connaisseurs apprécieront son superbe camouflage marbré.
(Collection J. Mutin)

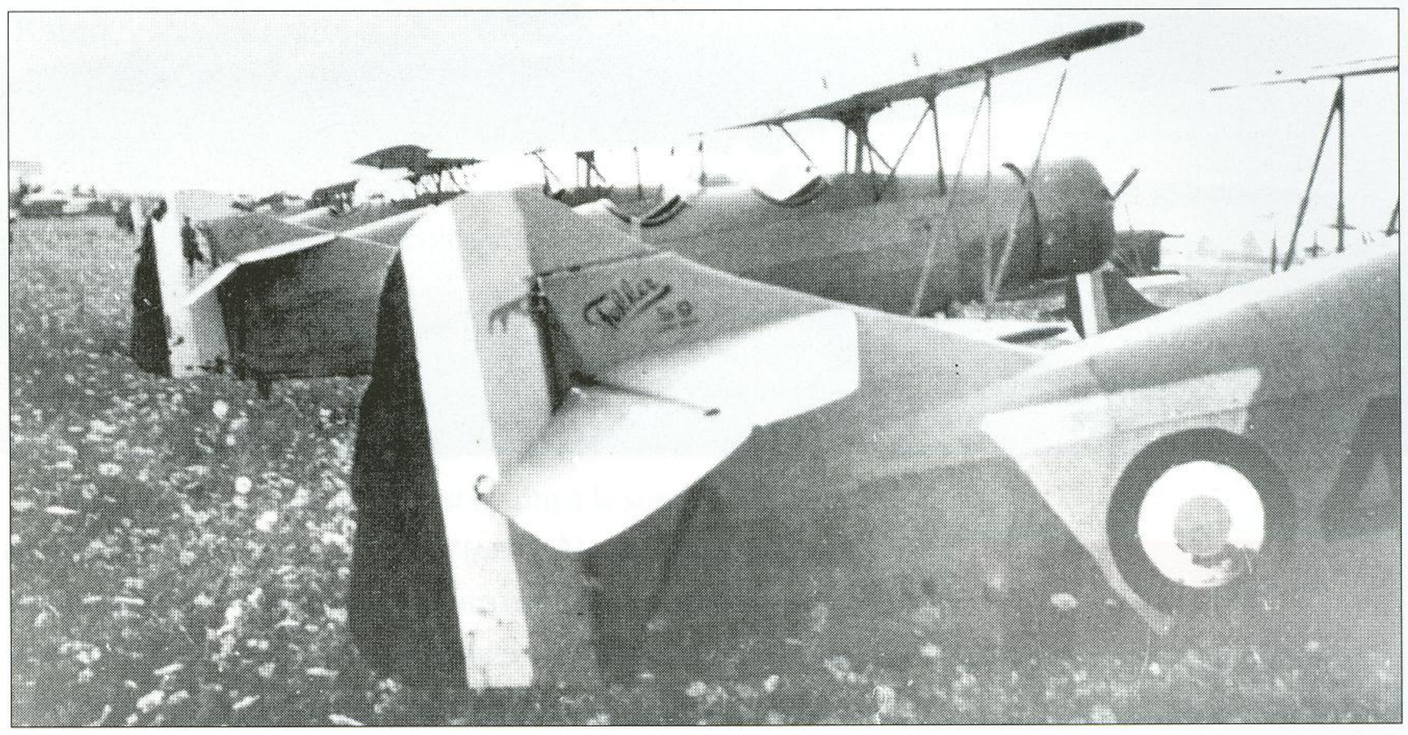
Double formation

Le caporal Jean Lecouté est mobilisé le 29 novembre 1939 comme candidat élève-officier dans l'artillerie. Il réussit à intégrer l'armée de l'Air et, fin janvier 1940, il gagne l'école élémentaire n° 23 au Mans. Évadé à bord du Trébouliste, *il rejoint la RAF et recommence les cours à l'*Elementary Flying Training School *de Sywell.*
Voici quelques réflexions qu'il a couchées sur son journal, dont nous devons la transcription à la gentillesse de M. Yves Morieult.

« Le lundi 17 février [1941], nous avons touché l'équipement de vol et commencé les cours. Mais il faut attendre jusqu'au 21 pour que le temps s'avère propice aux vols.
« J'ai eu mon premier solo le 6 mars après avoir fait en tout 3h35 en double commande. Et maintenant, j'ai au total 8h50 de vol, dont 4h00 seul ! Quelle différence avec le simili-entraînement du Mans !
« Samedi 19 avril : mon entraînement à Sywell est terminé et en beauté : 73% à l'examen pour les cours au sol et "*Above average pilot*" en pilotage (nous sommes 3 sur 52 à avoir cet "*assessment*"). En deux mois, j'ai complété 55 heures de vol, dont 30 en solo. »

Les états de service de Jean Lecouté mentionnent 36 heures de vol sur Luciole et Potez 60 à l'EPP n° 23 du Mans entre février et juin 1940... La raison, il l'explique lui-même :

« L'entraînement, néanmoins, n'avançait pas vite : l'école avait reçu l'ordre de ralentir les vols à cause de la congestion régnant dans les écoles auxiliaires et principales ! »



Ci-dessus :
le 14 mai, onze Fokker S-IX et six S-IV appartenant à l'école de pilotage néerlandaise de Flushing sont évacués sur la France. Le 17 mai, les appareils sont transférés à l'armée de l'Air sur la base de Caen-Carpiquet. Ces appareils sont aussitôt affectés à l'EAP 17 d'Évreux. On les voit ici de passage à Agen en juin 1940, lors de leur repli sur Moissac. On note que les marques de nationalité hollandaises ont été sommairement effacées.
(Collection J. Mutin)

Ci-dessous :
parmi les appareils exotiques figurent les LeO C.30/301 du groupement des autogires.
Ici, les n° 34 et 36 de passage à Agen le 14 juin, lors de leur repli de Sommesous, via Tours et Poitiers, pour être regroupés à Tonneins (Lot-et-Garonne) sous les ordres du capitaine Briand.
Le rotor de l'autogire de droite semble avoir été démonté.
(Collection J. Mutin)

LE SBN
LA PREMIÈRE DEMI-RÉUSSITE DE BREWSTER

Philippe Listemann

La Brewster Aircraft Corporation compte parmi les constructeurs américains les moins connus. Sa réputation s'est surtout établie sur le F2A Buffalo, mais elle n'en était pas son coup d'essai et le Buffalo s'inspirait d'un modèle précédent de Brewster, le SBA.

Au début des années trente, en même temps qu'elle lance un nouveau programme de construction de porte-avions, l'USN émet un nouveau cahier des charges dans la catégorie des avions de reconnaissance et de bombardement en piqué, les SB. Plusieurs constructeurs proposent leurs études et, parmi eux, un nouveau venu, la Brewster Aircraft Corporation. Avec ses ailes implantées à mi-fuselage, son train rentrant et sa longue verrière, le projet de Brewster a assurément une allure moderne pour l'époque. Séduite, l'USN commande un prototype le 15 octobre 1934 sous la dénomination de XSBA-1 (contrat 38665) avec le BuAer 9726.

L'avion sort d'usine au cours du premier trimestre 1936 et fait son premier vol en avril. Il part de suite au centre d'essai de la marine à Anacaostia (DC). Il est équipé d'un des moteurs les plus courants à cette époque, le Wright R-1820-4 Cyclone. La puissance nominale au décollage de la version retenue est de 700 ch. Le modèle de Brewster est nettement moins lourd que le Northrop BT-1 contemporain (voir AJ-25), mais il est capable de porter une bombe de 500 livres sous le fuselage. L'armement de bord correspond aux standards de l'USN : une mitrailleuse de 0.50 tirant vers l'avant et une autre de 0.30 en défense. Son rayon d'action est estimé à plus de 1 600 kilomètres. Les premiers essais sont enthousiasmants, car le prototype frôle les 390 km/h, ce qui en fait le bombardier en piqué le plus rapide du moment [1].

Cependant, des défauts majeurs apparaissent bientôt. Lors des essais en piqué, les volets de piqué provoquent d'énormes vibrations. Une solution doit être trouvée pour que le SBA-1 puisse entrer en service opérationnel. La solution va venir en partie de Northrop dont le XBT-1, alors à l'étude, dispose de freins de piqué perforés. Brewster adapte ce procédé sur son XSBA-1 en ne perforant que la partie des volets qui servent pour freiner et stabiliser le piqué. Les résultats sont concluants, mais l'USN estime que le modèle de base peut encore être amélioré et débloque des fonds pour que Brewster puisse travailler sur le XSBA-1. Le prototype retourne donc en usine en juillet 1936.

Les ingénieurs de Brewster montent une version plus puissante du Cyclone (R-1820-22), qui n'est encore qu'à l'état de prototype, mais dont on attend 950 ch. Ce nouveau moteur modifie la silhouette de l'avion. À la fin de mars 1937, celui-ci retourne à Anacostia où les essais reprennent. Malgré l'augmentation de poids (plus de 10 % en sus), l'accroissement de la puissance permet au XSBA-1 d'atteindre plus de 400 km/h – un nouveau record.

Mais aussi prometteur soit-il, le XSBA-1 va être cassé dans son élan. L'USN estime que Brewster n'a pas la capacité de suivre le développement de son modèle, le fabriquer en série et mener en parallèle le développement du chasseur F2A. Or, aux yeux des responsables de l'USN, ce dernier est prioritaire par rapport au XSBA-1. De ce fait, Brewster cède ses droits à l'USN qui confie le projet à la Naval Aircraft Factory (NAF) de Philadelphie en mars 1938. Le 29 septembre 1938, une première commande porte sur une tranche de 30 appareils sous la dénomination de SBN-1 (BuAer 1522-1551), mais l'USN ne dispose pas de crédits suffisants et le développement du XSBA-1 va avancer très lentement, trop lentement. En juin 1938, le BuAer 9726 est prêté à la VB-3, basée à San Diego et embarquée sur l'USS *Saratoga,* pour mener des essais opérationnels. Il est cependant victime d'un grave accident dès le 22 juillet. Renvoyé à la NAF pour une révision générale, il en sort le 14 février 1939. Puis, il part à la NAC de Langley pour des essais en soufflerie. Il y reste jusqu'en septembre 1942 au moins avant d'être stocké à Norfolk où il y sera radié le 31 janvier 1946.

Vol d'essai d'un SBN en 1941. Bien que cet appareil ne puisse pas être considéré comme un échec, il sera pénalisé par un manque de fonds indispensable à son développement et se fera prendre la place par le Douglas SBD.

Les avions de série « morts-nés »

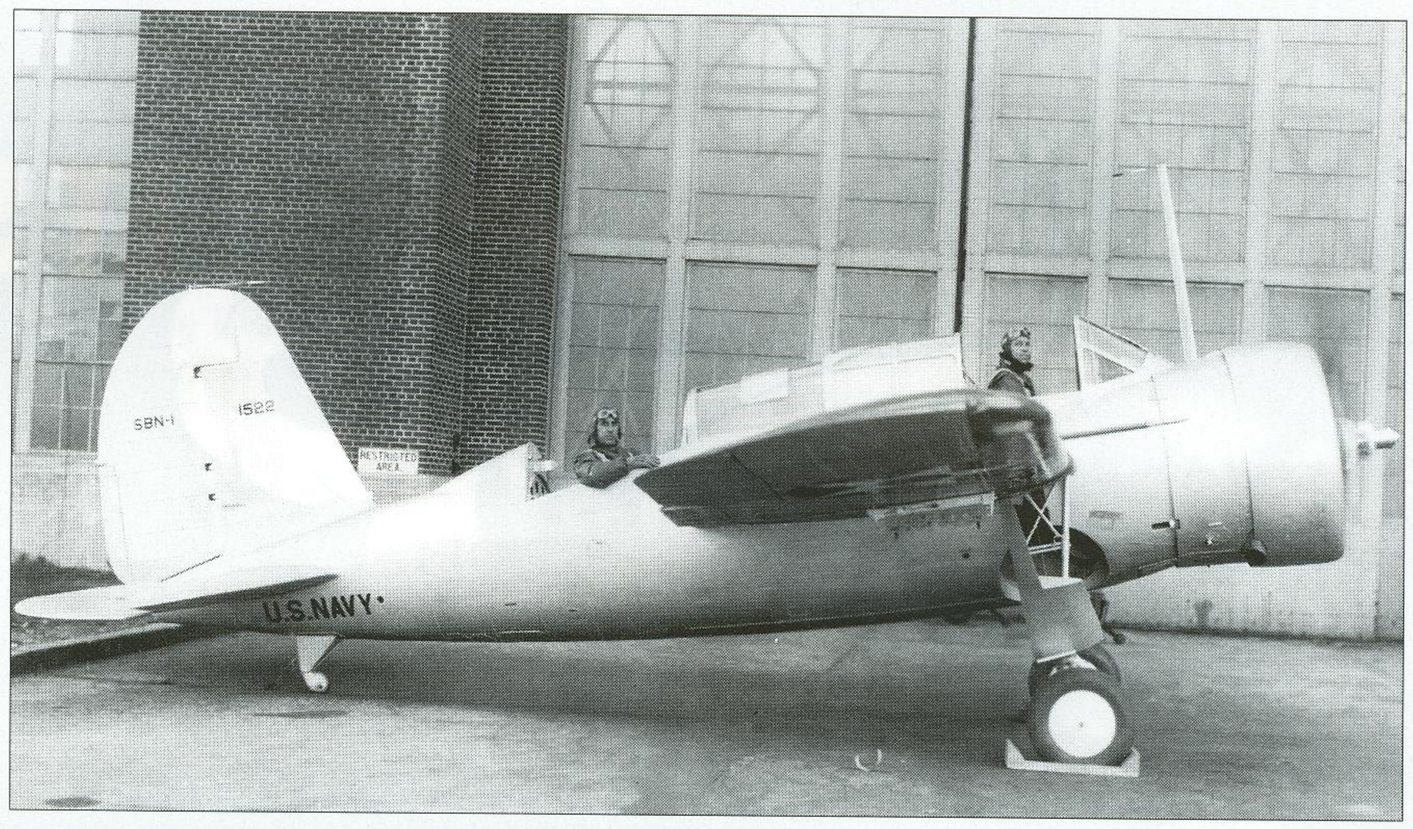
Même si les crédits alloués restent insuffisants, la NAF travaille sur le XSBA-1 et y apporte quelques modifications mineures. La

fabrication n'est pas lancée avant le deuxième semestre de 1940, car la NAF doit achever la fabrication des 44 SON-1 (version construite sous licence du Curtiss SOC-3). Le premier SBN-1 est livré à la marine le 25 novembre 1940 et, servant en quelque sorte d'avion de pré-série, il est envoyé directement à Anacostia pour des essais. Il va passer sa carrière à faire la navette entre Washington et Philadelphie à chaque fois pour que la NAF corrige des détails. On ne compte pas moins de 13 allers et retours jusqu'en juin 1942 ! Les livraisons s'accélèrent ensuite : douze exemplaires sont livrés en juin 1941, six en juillet et le reliquat entre août et mars 1942.

L'USN sélectionne l'USS *Hornet* pour tester le SBN-1 sur porte-avions mais elle ne voit en lui qu'un avion de transition pour cette unité. La VT-8 reçoit douze appareils à partir d'août 1941 et la VF-8 trois [2]. L'expérience sera brève avec la VF-8 qui se sépare de ses avions dès le 17 septembre et elle ne se prolonge pas au-delà de décembre 1941 pour la VT-8 qui se ré-équipe en TBD-1 Devastator. L'avion a tout de même donné satisfaction, malgré la perte accidentelle du BuAer 1534 le 12 novembre pour des raisons inconnues, causant la mort de son pilote, l'*Enseign* J.H. Langdon [3].

Comme l'USN n'a pas passé d'autres commandes, elle ne peut pas équiper d'autres unités. Entre-temps, des avions nouveaux entrent en service (Douglas SBD) ou laissent entrevoir de belles perspectives (Curtiss SB2C), ce qui sonne le glas de la carrière opérationnelle du SBN-1. Les autres exemplaires sont livrés à l'*Advanced Carrier Training Group* (ACTG), où ils sont rejoints par ceux provenant de la VT-8. Au 1er juin 1942, l'ACTG dispose de onze appareils de ce type, mais au cours du mois, l'effectif est renforcé par l'arrivée de six autres appareils [4].

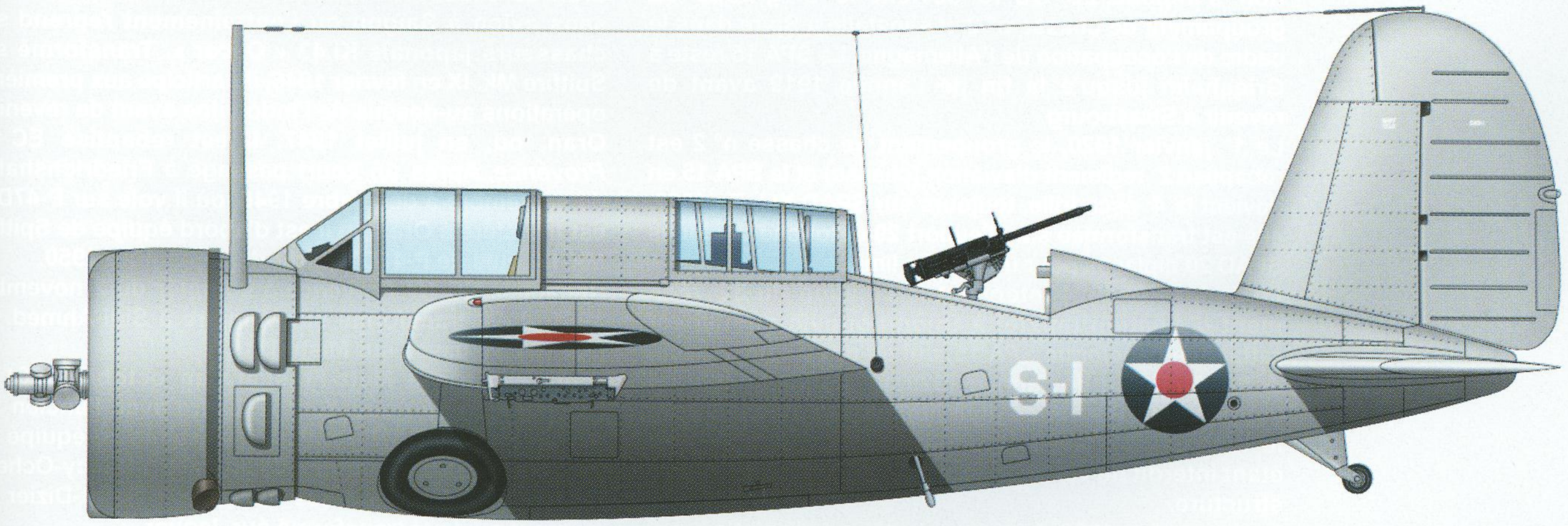
Les autres sont stockés à Norfolk ou servent pour des essais à la NAF. Deux SBN-1 (BuAer 1529 et 1544) quittent l'ACTG en juillet et sont prêtés à la VGS-27 comme remorqueurs de cible. Le 14 août 1942, le 1544, victime d'une panne de moteur, doit faire un atterrissage forcé à une vingtaine de kilomètres de Norfolk et est détruit par le feu. Le pilote, l'*Enseign* J.D. Turley, est assez gravement brûlé. En juin 1942, quelques SBN-1 qui sont passés par l'ACTG ont déjà été détruits : le BuAer 1545 au cours d'un accident le 22 août 1941, sans conséquences majeures pour le pilote, l'*Ensign* H.R. Jr. Keller; le manque d'expérience sur ce type d'avion (mauvaise gestion du système d'essence) semble être la cause principale de cette perte. L'*Enseign* J.Q. Roberts connaît les mêmes problèmes avec le BuAer 1531 et fait un atterrissage forcé le 16 décembre 1941. En revanche, c'est l'éclatement d'un pneu au décollage qui est à l'origine de l'accident de l'*Enseign* N.M. McGuire (BuAer 1551), le 4 avril 1942; il tente d'interrompre son décollage sans succès et l'avion capote dans un champ.



Le premier SBN-1 vient de sortir des ateliers de la NAF en novembre 1940. La lenteur de la production et les retards accumulés feront que l'USN ne saura que faire des trente exemplaires commandés et ils finiront comme avions d'entraînement, malgré leur potentiel certain.

Le SBN-1 sert encore quelques mois à l'ACTG, mais du fait du manque de rechanges, l'USN décide de se séparer de ses derniers exemplaires pour standariser sa flotte d'entraînement déjà bien hétéroclite. Si le SBN-1 1533 est détruit à la suite d'une panne de moteur le 17 juillet 1942 (*Enseign* J.E. Barrows), les autres sont réformés progressivement à partir de l'automne. Cependant, les pièces détachées sont encore assez nombreuses pour que six avions soient envoyés à Jacksonville (Floride) à l'*Advanced Operational Training Group*. Ils y restent pendant quelques semaines et la plupart sont rayés des contrôles le 30 novembre. Un seul, le BuAer 1522, y sert jusqu'en juin 1943, probablement comme avion de servitude ou comme avion de chef.

[1] Il faut quand même préciser que cette vitesse a été atteinte avec une charge utile minimale.
[2] BuAer 1530 à 1532 le 16 août, 1535 le 23 août, 1534 le 27 août, 1533 le 29 août, 1540 le 30 août, 1537 à 1539 le 4 septembre, le 1543 le 17 septembre et le 1523 le 7 octobre pour la VT-8, le BuAer 1543 à 1543 le 23 août pour la VF-8.
[3] Les BuAer 1530 et 1538 ont aussi été victimes d'accidents mineurs.
[4] BuAer 1523-1524, 1526-1527, 1529-1530, 1532, 1535, 1539 à 1541. Arrivent en juin, les 1522, 1528, 1533, 1543 à 1545.

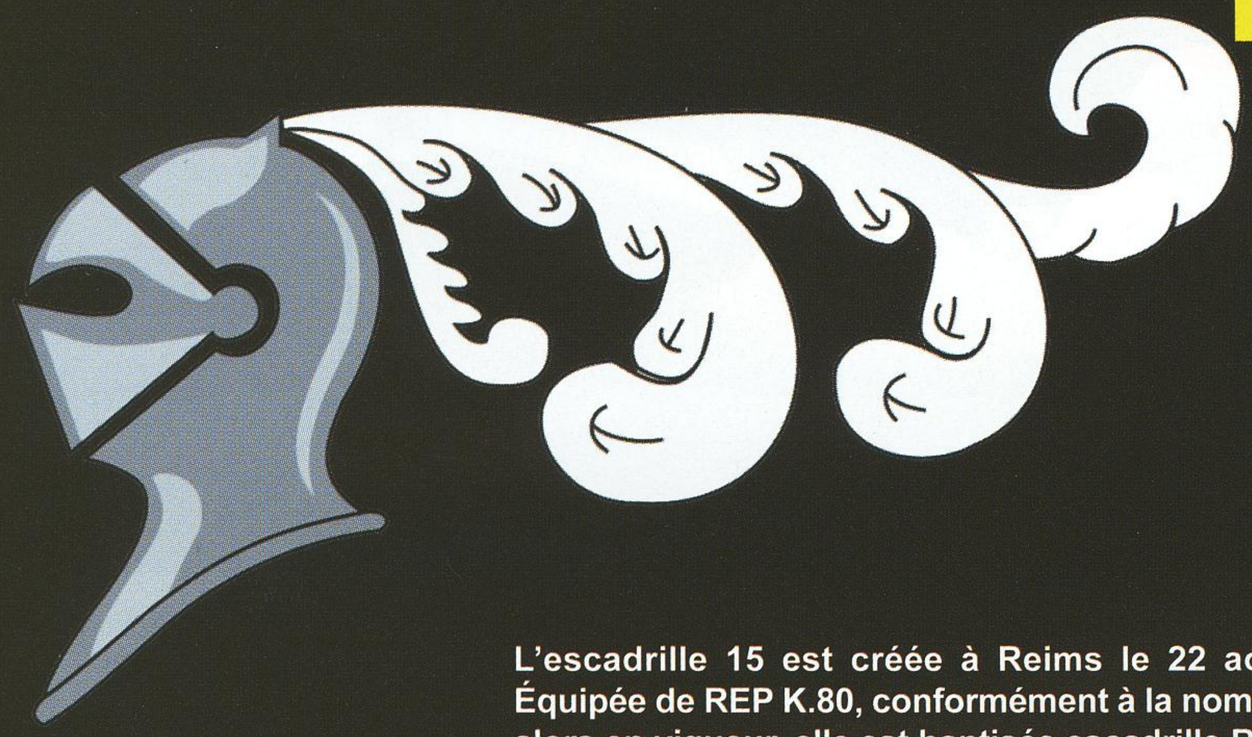


Brewster SBN-1 (BuAer 1522)
Advanced Operational Training Group
Jacksonville, automne 1942.

© P-A. Tilley - 2004

SANS PEUR ET SANS REPROCHE

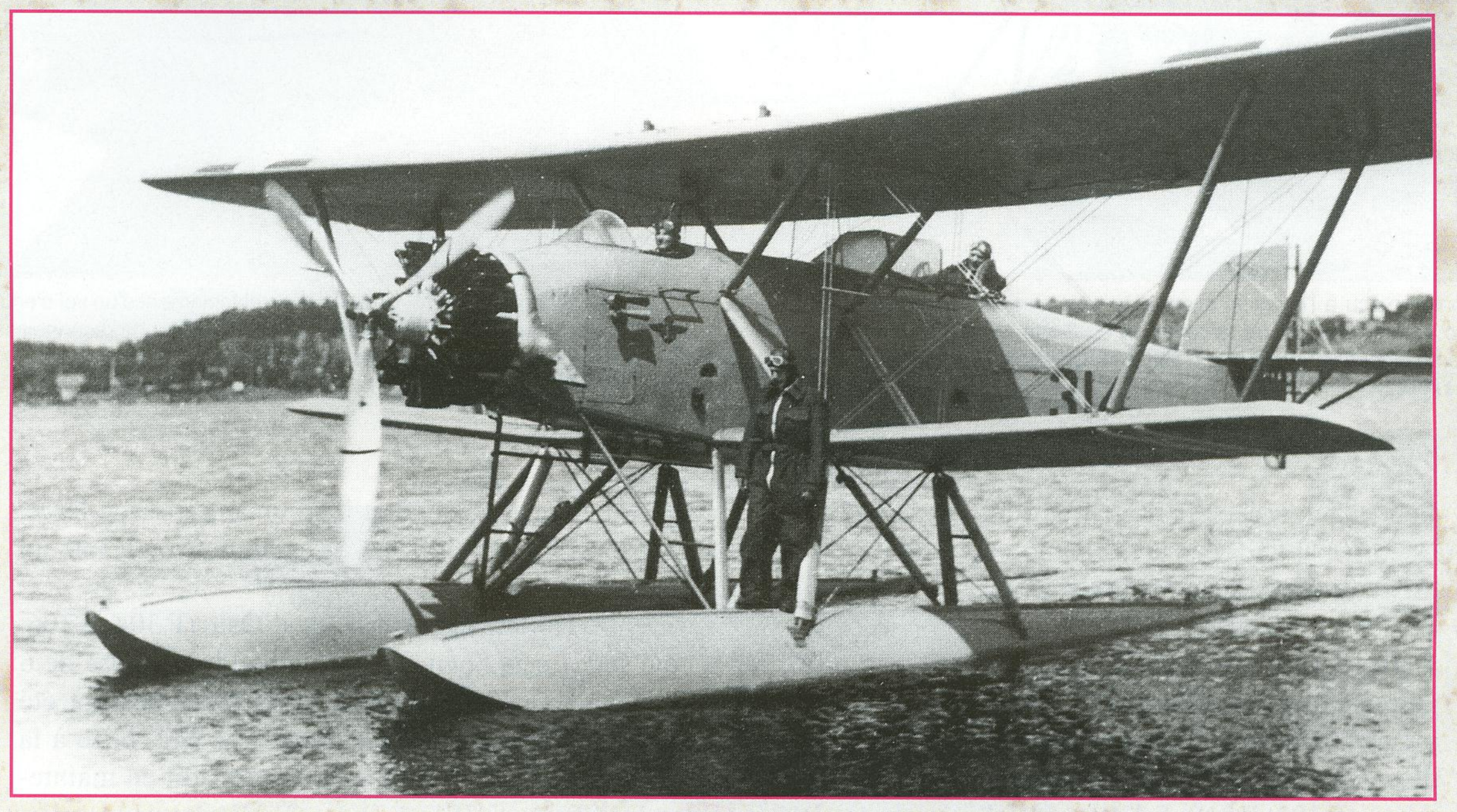
NOTRE PAGE CENTRALE



L'escadrille 15 est créée à Reims le 22 août 1912. Équipée de REP K.80, conformément à la nomenclature alors en vigueur, elle est baptisée escadrille REP 15.
C'est avec ce matériel un peu dépassé qu'elle entre en campagne et qu'elle effectue sa première mission, une reconnaissance sur la Belgique, le 8 août 1914. Elle est alors commandée par le capitaine Gerbel.
En avril 1915, elle est ré-équipée en Morane Type L (et devient ainsi MS 15). Elle participe aux trois batailles d'Artois, lors de la troisième au sein du groupe de chasse et de reconnaissance du capitaine du Peuty, formé avec la N 57 et la F 16.
La date précise de la création de son insigne n'est pas connue, mais elle est vraisemblablement postérieure à sa transformation sur Nieuport 11 qui a lieu le 20 septembre 1915. Ce changement de matériel entraîne son changement de dénomination en N 15. En mars 1916, elle opère dans le secteur de Verdun et à partir du 1er juillet sur la Somme.
Après avoir reçu des Ni 17, elle devient SPA 15 le 17 octobre 1917, lorsqu'elle touche des SPAD VII. Rattachée au groupe de combat 13 (groupement Féquant), elle termine la guerre sur SPAD XIII à Frolois, près de Nancy.
Son palmarès fait état de 73 victoires confirmées et 7 Drachen. Parmi ses as figurent le sous-lieutenant Gabriel Guérin (23 victoires, dont 21 avec la SPA 15), le sous-lieutenant Marcel Haegelen (22 victoires), le sous-lieutenant Bernard Artigau (12 victoires), le sous-lieutenant Lucien Jailler (12 victoires) et l'adjudant Armand Berthelot (11 victoires). Elle a perdu au combat 7 officiers et 14 sous-officiers et soldats.
Une fois la paix revenue, en mai 1919, une réorganisation s'impose. Le GC 13 devient le 2e groupe du groupement de chasse n° 2 et s'installe à Spire dans le cadre de l'occupation de l'Allemagne. La SPA 15 reste à Griesheim jusqu'à la fin de l'année 1919 avant de revenir à Strasbourg.
Le 1er janvier 1920, le groupement de chasse n° 2 est rebaptisé 2e régiment d'aviation (chasse) et la SPA 15 en devient la 4e escadrille, toujours sur SPAD XIII. En 1922, elle est transformée sur Nieuport 29 et touche quelques SPAD 20 biplaces pour une durée limitée.
Le 1er janvier 1924 intervient la création du 32e régiment d'aviation (mixte) à Dijon-Longvic auquel est rattachée l'ancienne SPA 15, qui en devient la 5e escadrille. Au début de l'année 1929, le casque de Bayard est peint sur les flancs d'un nouvel avion de chasse : le Wilbault 7. C'est loin d'être un succès, l'appareil étant interdit de vol fin 1929 pour de graves défauts de structure.
Le 1er octobre 1932, la réorganisation de l'aviation, qui prépare la création de l'armée de l'Air, amène à la formation de la 7e escadre, composée de deux groupes de chasse. L'ex-SPA 15 devient ainsi la 1ère escadrille du GC I/7; la 2e escadrille est formée par l'ex-SPA 77. Elles ne se quitteront plus pendant de longues années...
Entre-temps (juin 1930), l'escadrille a été transformée sur Wibault 72 qu'elle conserve jusqu'à octobre 1933, lorsqu'arrivent les premiers MS.225. Elle aurait dû toucher des D.500 en janvier 1937, mais c'est finalement sur Blériot-SPAD 510 qu'elle est transformée à partir de fin mai 1937 – une transformation qui demandera six mois !
En janvier 1939, elle touche ses premiers MS.406, deux mois avant que le GC I/7 ne rejoigne l'Afrique du Nord à bord du *Commandant Teste*. Il forme l'escadre de marche d'Afrique du Nord à Alger jusqu'à sa reconstitution le 1er décembre 1939. Réarmé à Marignane, il est envoyé au Levant avec 28 MS.406 neufs et, le 6 mars 1940, il s'installe sur la base de Rayack.
Il ne se passera rien avant le 8 juin 1941 et le début de la campagne de Syrie qui voit les MS.406 affronter l'aviation britannique. Le conflit cesse le 14 juillet et le I/7 aura remporté trois victoires pour la perte de trois pilotes. Rapatrié en métropole, le I/7 est dissous le 4 octobre 1941.
Le casque de Bayard est temporairement tiré de son sommeil entre le 22 mars et le 1er août 1943, lorsqu'il sert d'insigne à l'éphémère 3e escadrille du GC 2/7. Il revient de manière définitive le 16 septembre, lorsque le GC 1/7 *Provence* est constitué sous les ordres du commandant Dorance à Bône. Équipé en Spitfire Mk. V, puis en Mk. IX, il participe à la libération de la France depuis la Provence. Il termine la guerre à Stuttgart, après avoir remporté treize victoires confirmées pour la perte de trois pilotes à l'ennemi.
Après un long stationnement à Friedrichshafen, l'escadron de chasse 1/7 se retrouve le 9 décembre 1945 sans avion à Saïgon où l'entraînement reprend sur chasseurs japonais Ki.43 « Oscar ». Transformé sur Spitfire Mk. IX en février 1946, il participe aux premières opérations au-dessus de l'Indochine avant de revenir à Oran, où, en juillet 1947, il est rebaptisé EC 1/1 *Provence*. Après un court passage à Friedrichshafen de septembre à décembre 1948, où il vole sur P-47D, il est transféré à Oran où il est d'abord équipé de Spitfire Mk. IX, puis de P-47D à partir de septembre 1950.
Rebaptisé EC 1/7 *Provence* à compter du 2 novembre 1951, il est transformé sur Vampire à Sidi-Ahmed. En mai 1953, il passe sur Mistral.
Il est rapatrié à Metz-Frescaty en octobre 1961 et recompose une nouvelle 7e escadre avec l'ancien 1/8 *Saintonge*. L'EC 1/7 *Provence* est alors ré-équipé en Mystère IVA. En décembre, il s'installe à Nancy-Ochey.
En mai 1973, il prend ses quartiers à Saint-Dizier au moment où il est transformé sur Jaguar.
Il participera à de nombreuses interventions outre-mer (Koweit, Bosnie..), mais la situation n'a pas évolué depuis... 30 ans !

HØVER M.F. 11

Philippe Listemann



Le Hover M.F.11 est un biplan très conventionnel, qui est, à la veille de la Seconde Guerre mondiale, un avion très vulnérable face à la chasse ennemie. Il fait partie des derniers biplans conçus et construits avant la guerre. (S. Stenersen)

Le Høver M.F. 11 est un dérivé du Hansa-Brandenburg W.33, un hydravion de patrouille côtière que la marine norvégienne utilise depuis les années vingt. À la fin de cette décennie, l'avion est complètement périmé et il est temps de songer à lui trouver un successeur. Au cours de l'été 1929, la Marinens Flyvebåtfabrik (usine de construction d'hydravions de la Marine), avec à sa tête le capitaine de vaisseau Høver, décide de développer son propre projet, un triplace capable de se défendre seul contre des avions ennemis. Chose inhabituelle pour l'époque, Høver décide de demander l'avis de pilotes pour diriger ses études. En parallèle, un appel d'offres est lancé auprès de constructeurs étrangers pour mettre en compétition le projet de Høver. Entre-temps, le ministère de la Défense norvégien donne le nom de M.F. 11 au projet de Høver.

Les pilotes norvégiens habitués aux monoplans cherchent à orienter l'étude du M.F.11 vers cette formule. Toutefois, en raison des dimensions de l'appareil, l'envergure calculée aurait été trop grande pour qu'il puisse entrer dans les hangars de la marine norvégienne. De ce fait, le M.F.11 est dessiné avec deux voilures. Le moteur choisi est le Armstrong Siddeley Panther, dont la licence de fabrication a été acquise par la Norvège; cependant, les premiers exemplaires seront équipés de moteurs construits en Grande-Bretagne. Ce moteur équipera aussi le Fokker C.V de l'armée norvégienne.

Le premier exemplaire, immatriculé F.300, sort des ateliers en septembre 1931 pour être livré à la marine en 1932 . Dès les premiers essais, le M.F.11 se révèle supérieur à ses concurrents qui sont finalement écartés. Le ministère de la Défense norvégien commande une série immatriculée dans la tranche de F.300 [1]. Par la suite d'autres exemplaires seront commandés pour remplacer les pertes et fournir un volant de réserve. Au total, 25 M.F.11 auront été produits au moment de l'invasion allemande en avril 1940, quatre autres étant en cours de construction.

En service

L'avion tête de série est livré en septembre 1933 et les livraisons sont lentes. Les M.F. 11 sont mis en service au sein des 1. et 2. *Flyavdeling* (escadron de la marine). Cependant, les 25 appareils ont été pris en compte au 1er janvier 1939. Quelques avions ont été perdus entre-temps. Le F.314 s'écrase le 16 août 1937 au cours d'un exercice, l'équipage s'en sortant indemne. Cet avion est remplacé par un autre Høver M.F.11 en août 1938 qui portera le même matricule. Suit le F.300, le 1er mars 1938, qui est victime d'une panne de moteur au cours de manœuvres avec la marine norvégienne; l'avion coule avant qu'il ne soit remorqué. Lorsque la guerre éclate en septembre, la marine norvégienne dispose toujours de 24 appareils répartis principalement entre les deux mêmes unités.

[1] Dans le système norvégien, les avions de la marine reçoivent des numéros pairs, les avions de l'armée des numéros impairs. Le dernier M.F. 11 mis en service est le F.346.

Les M.F. 11 qui ont survécu à l'invasion allemande vont partir en errance et jouer à cache-cache avec la Luftwaffe jusqu'à la reddition du 8 juin 1940. Quelques avions sont sommairement camouflés, comme le F.328 que l'on voit ici à Sogndal le 27 avril 1940. (S. Stenersen)

Vol en formation de M.F. 11. Il s'agit vraisemblablement d'un vol d'entraînement, car les M.F.11 volaient généralement seuls pour les missions de reconnaissance et à deux ou trois pour les missions offensives. (S. Stenersen)

Cependant, le 9 octobre, le F.314 est la cible d'un Do 18 allemand en maraude et doit faire un amerrissage forcé. Capturé par les Allemands, l'avion est rendu par la suite. En décembre 1939, l'effectif se voit amputé du F.330 qui est perdu lors d'une tempête près de Trondheim.

En avril 1940, le 1. *Flyavdeling* met en ligne 7 MF. 11 répartis entre Horten, la base navale d'Oslo (F.304, F.306, F.308, F.334) et Kristiansand (F.326, F.328, F.332), sur la côte sud. Le 2. *Flyavdeling*, quant à lui dispose de 6 autres appareils à Bergen (F.310, F.312, F.316, F.322) et Stavanger (F.324 et F.346). Deux machines ont été prises en compte depuis peu par le 3. *Flyavdeling* à Tromsø (F.336 et F.344) et une autre, le F.342, mise à la disposition du *Marinens Flygruppe* (groupe aérien naval) à Trondheim. Les autres avions sont soit en maintenance (F.302, F.318, F.320) soit en réparation (F.314, F.338 et F.340).

La Norvège subit l'invasion allemande d'avril 1940 de plein fouet dans un total état d'impréparation. Il en est de même pour les M.F. 11, dont la plupart seront capturés dès le 9 avril. Traqués par la Luftwaffe, comme toute l'aviation norvégienne, et jouant d'une certaine manière plus au jeu du chat et de la souris qu'à la guerre avec la Luftwaffe, les M.F. 11 ne feront que quelques sorties contre les Allemands

Pour le 1. *Flyavdeling* la guerre commence le 9 avril quand le F.328, piloté par l'enseigne de vaisseau K. Oscar, échange quelques coups de feu avec des avions allemands aux petites heures du matin; l'équipage prévient par radio du débarquement. Malgré cette alerte, des quatre avions stationnés à Horten, seul le F.306 parvient à prendre l'air, les autres étant capturés. Si le F.306 peut s'enfuir, il s'écrasera à l'atterrissage le 20 avril sur le lac de Vangsmjosa dans le centre de la Norvège. Les F.326 et F.336 basés à Kristiansand peuvent décoller pour attaquer les navires allemands en train de tirer sur la forteresse et ils croisent le fer avec quatre He 111. Cette attaque ne donne rien. Ne pouvant pas revenir à leur base, ils vont se réfugier dans un autre endroit avec le F.328. Cependant les effectifs s'amenuisent vite dans les jours qui suivent. Le F.326 doit être abandonné, hélice cassée, et le F.332 est détruit au sol le 21 avril par des He 111. Le F.328 tente le 1er mai de s'échapper vers la Grande-Bretagne avec quatre hommes à bord, mais il n'arrivera jamais à destination. Il semble qu'il ait été victime de la DCA britannique.

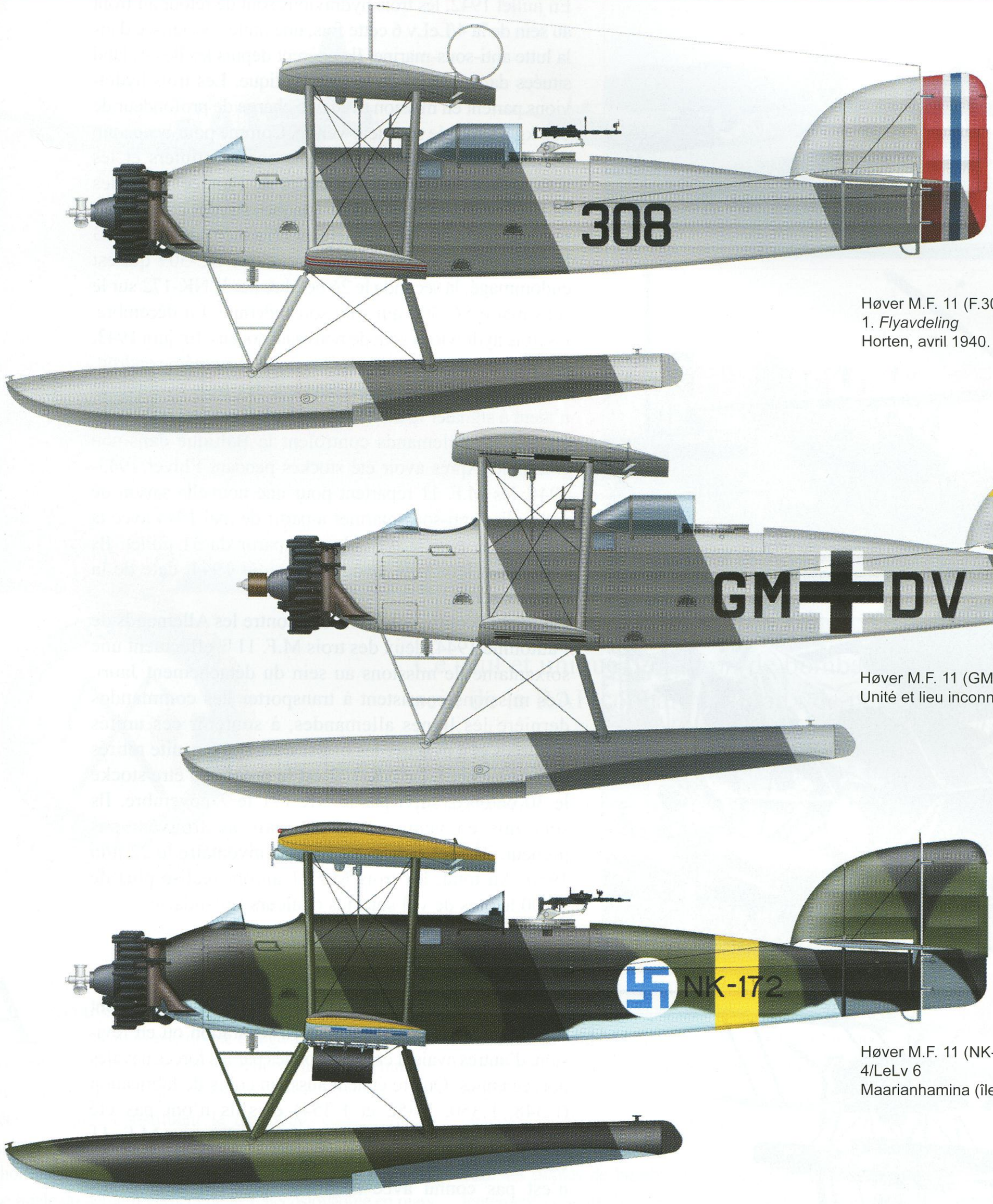
Les avions basés à Bergen et Stavanger ont plus de temps pour réagir et peuvent se mettre à l'abri, à l'exception des F.322 et F.324. Ils restent cependant sur la côte ouest de la Norvège avant qu'elle ne soit évacuée plus tard dans le mois et effectuent quelques sorties infructueuses contre l'envahisseur. Ils finissent leur retraite dans le nord, près de Tromsø, où le F.312 sera capturé le 13 juin en compagnie du F.344 du 3. *Flyavdeling*. Le F.310 pourra s'enfuir en Finlande avec les F.336 et F.346.

Avec les Finlandais

Après la fin de la campagne de Norvège, quelques M.F. 11 vont continuer à voler sous d'autres couleurs, allemandes et finlandaises.

Trois avions qui se trouvaient dans le nord de la Norvège, les F.310, F.336 et F.346, prennent la direction de Petsamo en Finlande le 8 juin 1940. Ils sont démontés puis envoyés à Helsinki pour y être révisés et stockés. Les Finlandais, qui viennent de sortir de la guerre d'Hiver ne cherchent pas à utiliser ces avions. Cependant les choses changent au cours de l'été 1941 et, ayant besoin de matériel aérien, l'Ilmavoimat décide d'intégrer les trois M.F. 11 dans son inventaire. Ils reçoivent alors les matricules NK-171 à NK-173 (dans l'ordre séquentiel des matricules norvégiens).

Au milieu du mois de juillet, les trois Høver sont mis à la disposition de la 1/LLv 15, unité basée sur le lac Ladoga et spécialisée dans la reconnaissance maritime. Les sorties au cours de cet été 1941 sont plutôt rares et seule une vingtaine de sorties est réalisée avant que les glaces ne viennent empêcher tout décollage. Comme tous les hydravions de l'Ilmavoimat, les Høver M.F. 11 sont mis sur cales pour l'hiver pour ne reprendre du service que le printemps suivant.



Høver M.F. 11 (F.308)
1. *Flyavdeling*
Horten, avril 1940.

Høver M.F. 11 (GM+DV)
Unité et lieu inconnus.

Høver M.F. 11 (NK-172)
4/LeLv 6
Maarianhamina (îles Aaland), août 1942.

© P-A. Tilley - 2004

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Type : biplace de surveillance côtière et de patrouille maritime.

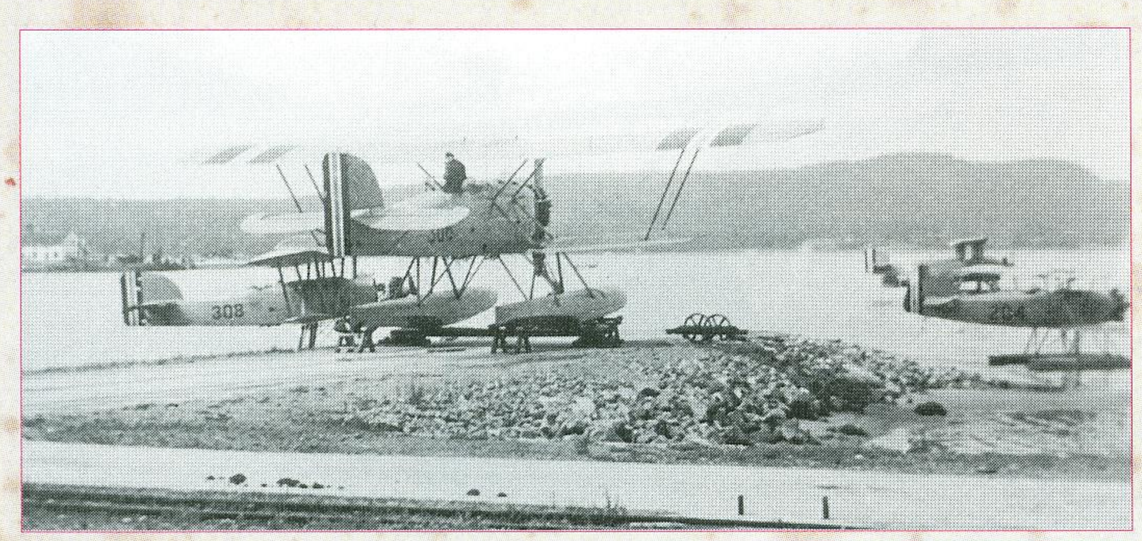
Moteur : un Armstrong Sideley Panther II de 14 cylindres en étoile développant 575 ch à 900 m.

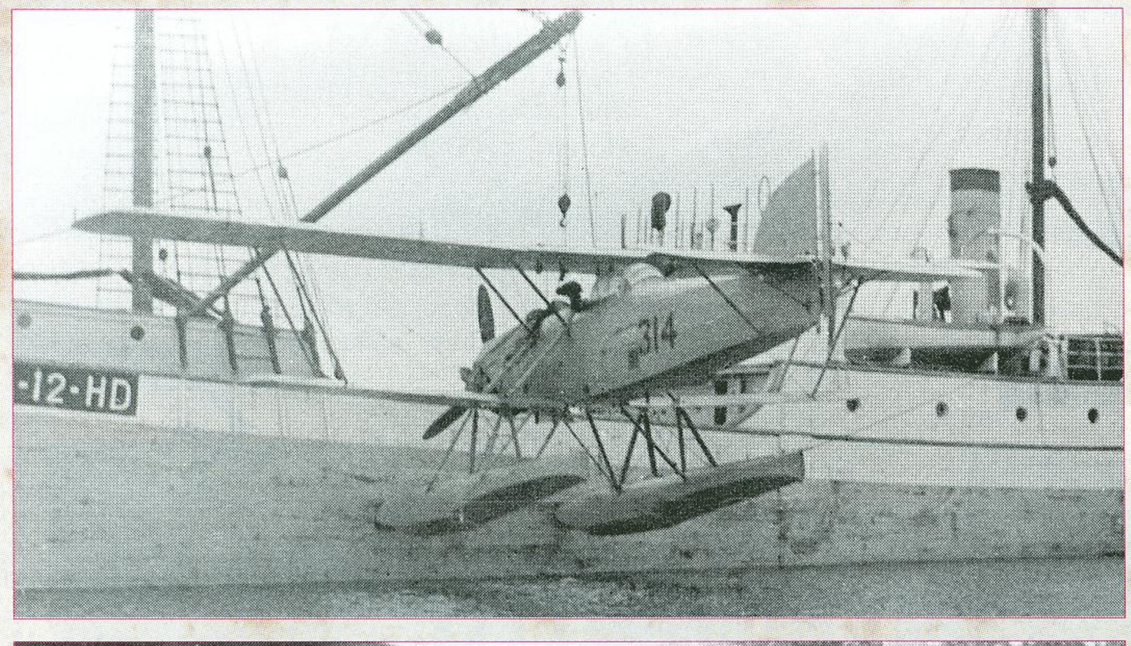
Dimensions : envergure : (plan supérieur) 15,40 m, (plan inférieur) 10,55 m; longueur : 11,73 m; hauteur : 4,45 m.

Poids : à vide : 1 850 kg; maximal : 2 8500 kg.

Performances : vitesse maximale : 235 km/h à 900 m; plafond pratique : 5 000 m.

Armement : une mitrailleuse légère dans le poste de tir arrière et jusqu'à 200 kg de charges offensives sous le fuselage; possibilité de monter une mitrailleuse légère tirant vers l'avant sur le plan supérieur.





De haut en bas :

Les Norvégiens, pensant être épargnés par la guerre comme en 1914, ont laissé leurs avions groupés, comme sur cette photo prise avant 1939. La surprise et la rapidité de l'attaque allemande, le 9 avril 1940, ont grandement facilité leur neutralisation ou leur capture.
(S. Stenersen).

Les M.F. 11 étaient régulièrement embarqués à bord des navires de la marine norvégienne, mais le plus souvent ils opéraient à partir des côtes.
(S. Stenersen)

Le NK-171, utilisé par l'aviation finlandaise, est mis à l'abri des regards des avions de reconnaissance soviétiques. On remarquera la présence de civils qui, malgré leur statut, n'hésitaient pas à aider les militaires dans leurs tâches.
(E. Ritaranta)

Le NK-172 attend à son mouillage en août 1942. Ne pouvant pas être mis sur roues, les Høver finlandais ne pouver opérer qu'aux beaux jours.
(E. Ritaranta)

En juillet 1942, les trois hydravions sont de retour au front au sein de la 4/LeLv 6 cette fois, une unité spécialisée dans la lutte anti-sous-marine. Ils opèrent depuis les îles Aaland situées dans le nord de la mer Baltique. Les trois hydravions partent en mission avec une charge de profondeur de 200 kg accrochée sous leur ventre. Comme pour beaucoup de missions de ce type, les vols sont routiniers et les actions peu fréquentes. Au cours de l'année 1942, les M.F. 11 ne réalisent que deux attaques sur des cibles, sans résultats probants. La première est effectuée par le NK-173 le 28 août sur le sous-marin soviétique SC-309 qui est endommagé, la seconde le 26 octobre par le NK-172 sur le sous-marin SC-307 qui s'en sort indemne. En décembre, les trois hydravions sont de nouveau stockés. En juin 1943, les M.F. 11 retournent à la même unité et au même endroit, mais l'année va se passer sans que les trois hydravions n'aient à signaler le moindre incident. Il est vrai qu'à cette époque les Allemands contrôlent la Baltique dans son ensemble. Après avoir été stockés pendant l'hiver 1943-1944, les M.F. 11 repartent pour une nouvelle saison de patrouilles anti-sous-marines à partir de mai 1944 avec la 3/PLeLv 6, puis la 4/PLeLv 6 à partir du 31 juillet. Ils continuent leur vols jusqu'au 21 août 1944, date de la dernière sortie.

Pendant la courte confrontation contre les Allemands de l'automne 1944, deux des trois M.F. 11 [2] effectuent une soixantaine de missions au sein du détachement Jauri. Ces missions consistent à transporter des commandos dernière les lignes allemandes, à soutenir ces unités infiltrées et à évacuer les blessés. Ils sont ensuite retirés du service actif. Le NK-172 est le premier à être stocké le 30 octobre, suivi par le NK-171 le 7 novembre. Ils sont mis en vente en 1948, mais ne trouvant pas preneur, ils sont radiés des listes d'inventaire le 22 juin 1950. Au total, les trois M.F.11 auront réalisé plus de 1 100 heures de vol sous les couleurs finlandaises.

Sous la croix gammée

Les Allemands saisissent une petite dizaine de M.F. 11 en plus ou moins bon état entre avril et juin 1940. Certains ont été capturés alors qu'ils étaient en réparation ou en révision, d'autres avaient été abandonnés par les forces navales norvégiennes. Quatre étaient aussi en cours de fabrication (F.348, F.350, F.352 et F.354) et s'ils n'ont pas été terminés, ils ont pu servir à réparer d'autres M.F. 11 endommagés. Le nombre mis en service dans la Lutfwaffe n'est pas connu avec certitude, peut-être une demi-douzaine, seuls quatre SKZ sont connus (GM+DV, GM+OT, GM+OV et KP+MW).

En tout état de cause, ils ont été utilisés à partir des côtes norvégiennes pour des missions de communication et de surveillance côtière, mais aussi d'entraînement, car on trouve des traces de M.F. 11 au sein de la FFS (*See*) 1 en 1940. Leur carrière sous les couleurs allemandes n'est pas connue, mais quelle que soit leur utilisation, elle a dû s'arrêter début 1942, à cause, d'une part, de l'absence de pièces détachées et, d'autre part, de la rationalisation de l'inventaire de la Luftwaffe consistant à éliminer les types d'avions marginaux. En tout cas, aucun ne figurait dans l'inventaire de la Luftwaffe basée en Norvège établi par les Norvégiens et les Britanniques en mai 1945.

[2] Le NK-173 a été retiré du service le 14 août 1944 après sa dernière sortie. Il est radié le 24 novembre.

OUBLIE COMBIEN ILS SONT...

LE N° 311 (Czech) SQUADRON

Ce seul et unique *Squadron* de bombardement tchècoslovaque au sein de la RAF connaîtra un taux de pertes à peu près identique à celui des autres unités sur Wellington. L'inconvénient, c'est que les Tchècoslovaques ne disposent pas de réserves et qu'un an et demi après sa première mission, il devra être transféré au *Coastal Command*.

Pavel Vancata

Au cours de l'été de 1940, la Grande-Bretagne se retrouve seule à lutter contre les Allemands et les Italiens, mais elle donne refuge à plusieurs milliers de combattants de toutes nationalités, dont plusieurs centaines d'aviateurs. En ce qui concerne ces derniers, les Tchécoslovaques constituent le deuxième contingent en importance après celui des Polonais.

Ces hommes sont en errance depuis plus d'un an déjà, depuis la phase finale du démembrement de la Tchécoslovaquie en mars 1939 avec la mise sous tutelle allemande de la Bohême-Moravie et l'accession à une indépendance toute relative de la Slovaquie. Cette situation ne convient pas à tous et certains décident de s'exiler. Différents chemins sont pris par ces hommes pour arriver à un seul pays, la France, destination naturelle, car il avait joué un rôle déterminant dans la création de la Tchécoslovaquie à la fin de la Première Guerre mondiale. La France n'étant alors pas en guerre, la seule option qui est offerte à ces transfuges est d'intégrer la Légion étrangère. Cependant, la promesse verbale de les transférer dans l'armée de l'Air en cas de conflit leur est faite au moment de leur engagement. En septembre 1939, la France déclare la guerre à l'Allemagne et dans les semaines qui suivent, ces légionnaires malgré eux sont envoyés dans les centres de formations de l'armée de l'Air. Pour la plupart, ce n'est qu'une remise à niveau, car ils ont déjà acquis une grande expérience de vol en Tchécoslovaquie. De ce fait, dès le mois de décembre 1939, les vingt premiers pilotes sont mutés dans les groupes de chasse français. Bien d'autres suivent et au total 134 pilotes de chasse tchécoslovaques vont combattre aux côtés de leurs homologues français et revendiquer la destruction de 129 avions ennemis [1], mais au grand désespoir de beaucoup, aucune unité indépendante ne sera créée.

Pour les pilotes de bombardiers, les choses se passent plus lentement et seuls 26 d'entre eux vont être mutés dans les groupes de bombardement français. Avec l'armistice, les aviateurs tchécoslovaques trouvent refuge en Grande-Bretagne et à la mi-août, il sont environ 900 présents sur le sol britannique. Les Anglais, plus pragmatiques et accordant une plus grande confiance aux Tchécoslovaques, acceptent de former des unités spécifiques au sein de la RAF. L'accord définitif est signé le 25 octobre 1940. Il stipule que les aviateurs tchécoslovaques doivent jurer allégeance à la fois au roi George VI et au président de l'état tchécoslovaque et qu'ils sont intégrés dans la RAF pour la durée de la guerre. Les unités seront dirigées par des officiers tchécoslovaques, mais dépendront de la RAF en ce qui concerne l'équipement, les grades et la discipline. Les Tchécoslovaques seront autorisés à faire hisser leur drapeau au côté de celui de la RAF, ainsi que de porter sur

[1] Ce chiffre englobe les victoires partagées.

Vol d'entraînement de trois Wellington du N° 311 *Squadron*. Cette unité va connaître de tels problèmes d'effectifs, qu'elle finira par être transférée au *Coastal Command* en 1942, bien loin du rôle que les Tchécoslovaques espéraient tenir dans cette guerre aérienne.
(A. Thomas)

Le N° 311 (Czech) Squadron

l'épaule le badge « Czechoslovakia ». Après contrôle des services de sécurité britanniques, ces aviateurs s'engagent dans la *Royal Air Force Volunteer Reserve* (RAFVR). Dépendant de deux armées différentes, les Tchécoslovaques connaîtront les mêmes problèmes que les Français et les promotions seront parfois plus lentes dans le système tchécoslovaque que dans le système britannique.

Les débuts du N° 311 *Squadron*

Le N° 311 *Squadron* est le deuxième escadron tchécoslovaque à être créé après le N° 310 *Squadron*, escadron de chasse. Il sera le seul escadron de bombardement tchécoslovaque au sein de la RAF. La création administrative a lieu le 29 juillet 1940 et les premiers aviateurs rejoignent leur base d'affectation, Honington, entre Norwich et Cambridge, le 2 août. Le premier commandant de cette unité est le *Wing Commander* Karel Mares, connu aussi sous le nom d'emprunt de Toman [2].

Dès le départ, l'escadron doit être équipé de Wellington Mk.IA et Mk.IC, ce qui est un témoignage d'estime, car même les Polonais, pourtant plus nombreux, n'ont pas connu ce privilège et doivent attendre l'automne de 1940 pour remplacer leurs Fairey Battle [3].

L'entraînement commence sans tarder, d'abord sur Anson, puis rapidement sur Wellington. Dès le 18 août 1940, les six premiers équipages sont formés permettant de donner vie au *Flight* A. Dans la foulée, le *Flight* B commence lui aussi à prendre forme. Cependant, le 311 connaît quelques difficultés : l'absence de réserves chez les équipages et un manque de personnel au sol. Pour combler cette lacune, une campagne de recrutement a lieu en août et septembre 1940 au sein de l'armée de terre tchécoslovaque établie en Grande-Bretagne.

Un Wellington du 311 attendant sa prochaine mission sur l'Europe occupée. Été comme hiver, les équipages du *Bomber Command* décollaient parfois avec des conditions météo difficiles. Le pire danger était le givre, très présent d'octobre à mai. (IWM)

De ce recrutement sortiront deux groupes : le premier, composé de navigants, qui ira se former à la N° 2 *Signal School* de Yatesbury (école de radio-navigant) et le second, composé de mécaniciens, qui ira à la N° 6 *School of Technical Training* à Hednesford.

Malgré ses lacunes, le 311 est déclaré opérationnel. Dans la nuit du 10 au 11 septembre 1940, en pleine bataille d'Angleterre, trois Wellington menés par le *Wing Commander* Toman-Mares décollent pour bombarder la gare de triage de Bruxelles. À cette époque, le *Bomber Command* ne peut envoyer qu'une centaine de bombardiers à la fois et le renfort des Tchécoslovaques, même s'il reste marginal, est le bienvenu.

Quelques jours plus tard, une partie de l'escadron déménage sur le terrain satellite de East Wretham situé un peu plus au nord pour effectuer des missions de combat. Malheureusement, le N° 311 *Squadron* perd son premier avion en opérations dans la nuit du 23 au 24 septembre 1940. Cette nuit-là, trois Wellington décollent pour Berlin et l'avion piloté par le *Flight Lieutenant* Karel Trojacek (L7788/E) ne revient pas. Le Wellington a été endommagé par la *flak* au-dessus de l'objectif et a dû faire un atterrissage d'urgence dans les environs de Den Haag aux Pays-Bas. L'équipage tente de mettre le feu à l'appareil sans succès et doit s'éloigner du Wellington pour éviter la capture. Il se sépare en deux groupes, mais ils seront finalement tous faits prisonniers, sauf le *Sergeant* Karel Kunka, le radios qui préfèrera se suicider plutôt que d'aller dans un camp de détention.

En octobre 1940, les Tchécoslovaques participent à plusieurs raids sur Brême, Hambourg, Berlin, Le Havre et Kiel. La malchance frappe l'escadron dans la nuit du 16 au 17 octobre, quand aucun des trois avions partis en mission ne revient à la base. Le Wellington du *Flight Lieutenant* Josef Snajdr (N2773/K) givre au cours du vol retour; l'avion devenant incontrôlable, le commandant de bord ordonne de l'abandonner alors qu'il survole l'Angleterre. Le radio *Pilot Officer* Miloslav Vejrazka ne survit pas à ce saut, officiellement à cause d'un défaut d'ouverture de son parachute [4].

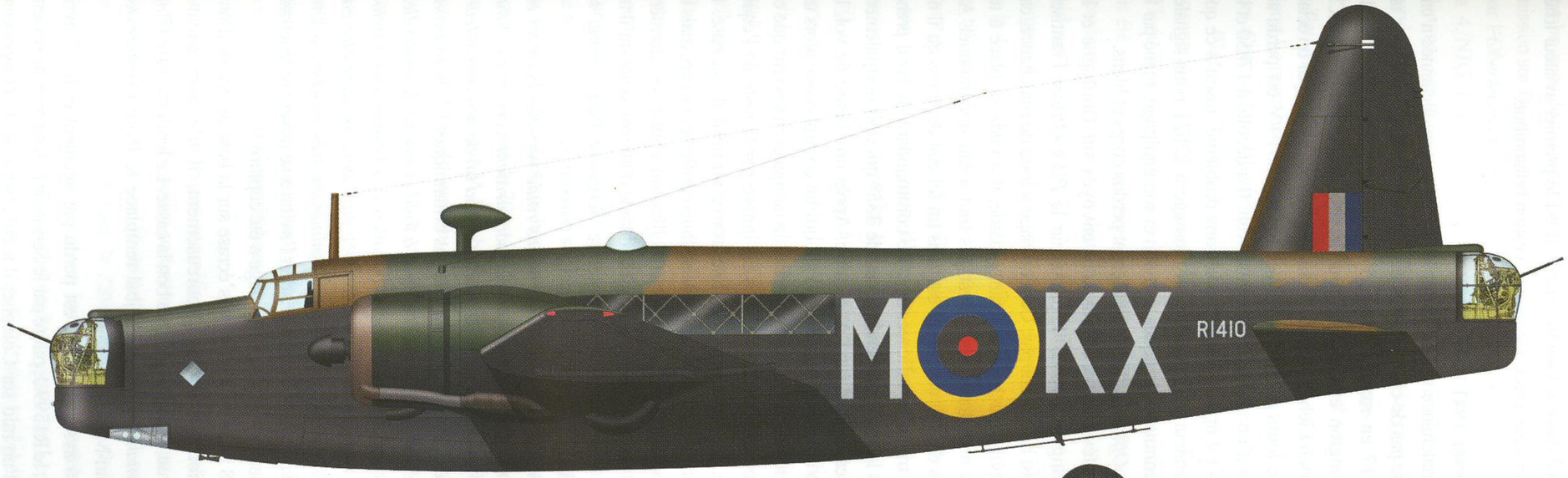
Le Wellington piloté par le *Squadron Leader* Jan Vesely (N2771/H) est endommagé par la *flak* et doit couper un moteur. En outre, ses instruments de navigation ont aussi été endommagés. Tôt dans la matinée du 17 octobre, l'appareil se

[2] Il faut préciser que les Allemands ont fait une distinction très nette entre les prisonniers d'origine tchèque et les prisonniers d'origine slovaque. Les Tchèques étaient considérés comme des traîtres et les Allemands leur réservaient un sort peu enviable, alors que les Slovaques, citoyens d'un pays indépendant, étaient de simples prisonniers de guerre; ils n'ont été que rarement inquiétés. Un nom d'emprunt évitait souvent des représailles éventuelles à l'encontre de la famille restée au pays [NDLR]

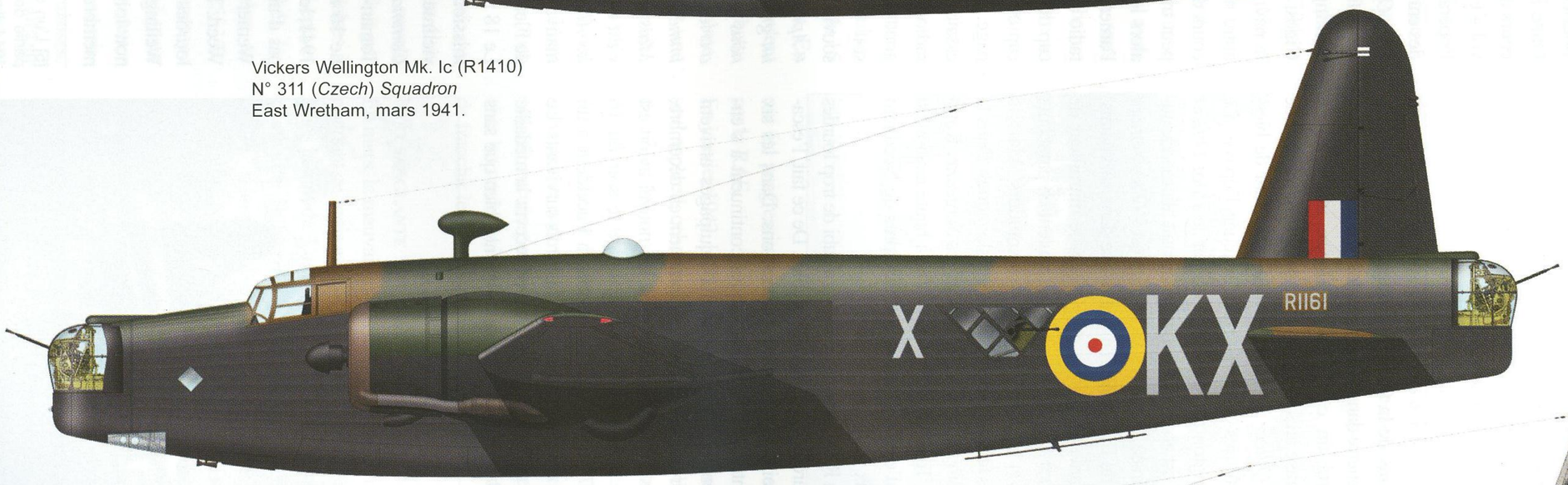
[3] Voir AJ-28

[4] Selon d'autres sources, il aurait été tué par la *Home Guard* qui l'aurait pris pour un parachutiste allemand. Il est vrai que le manque de connaissance de la langue anglaise n'a pas dû l'aider à formuler d'éventuelles explications.

© P-A. Tilley - 2004



Vickers Wellington Mk. Ic (R1410)
N° 311 (*Czech*) *Squadron*
East Wretham, mars 1941.

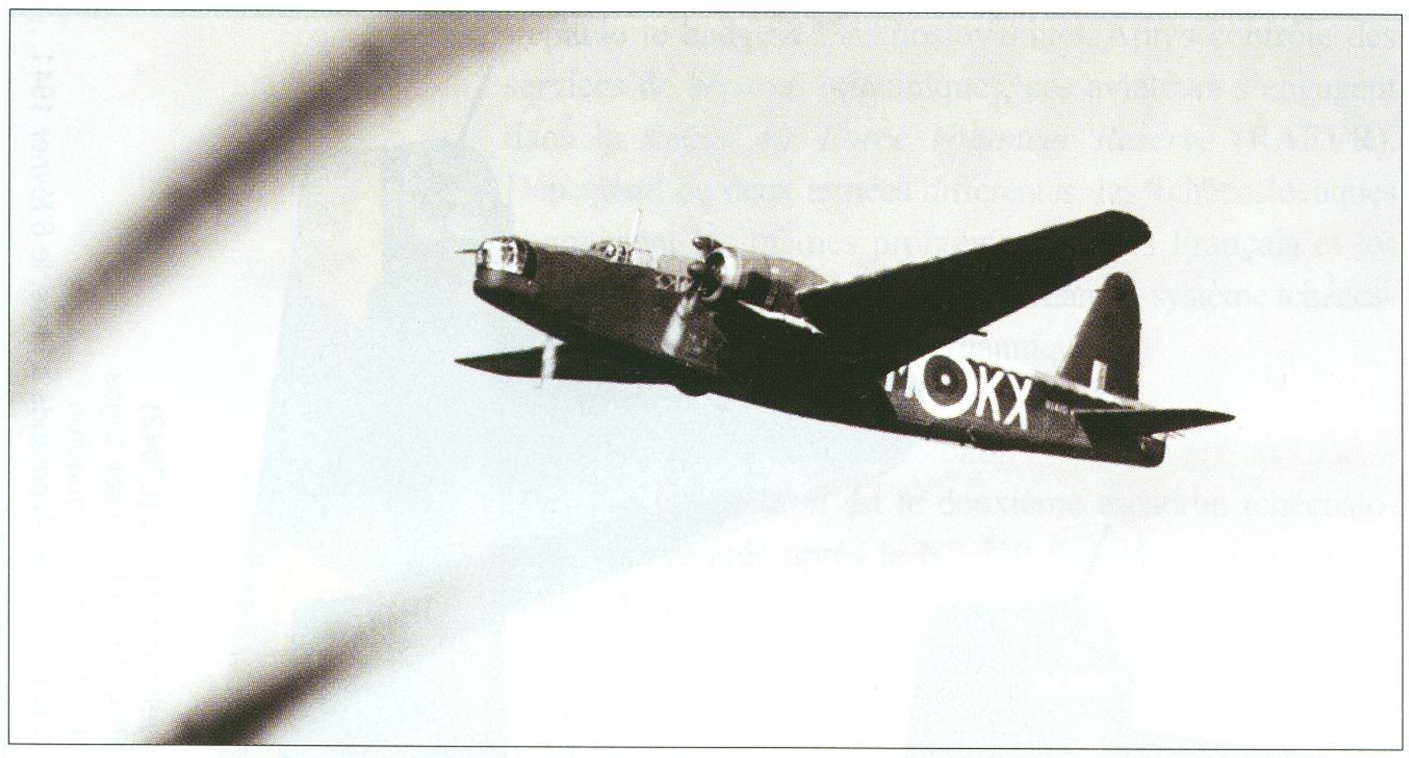


Vickers Wellington Mk. Ic (R1161)
N° 311 (*Czech*) *Squadron*
East Wretham, fin 1941.

On notera que les fenêtres du fuselage ont été repeintes pour éviter les reflets des projecteurs.

Wellington Mk. Ic (L7842)
Pilot Officer Frantisek Cigos
N° 311 (*Czech*) *Squadron*
Capturé par les Allemands à Flers, le 6 février 1941.

Le N° 311 (Czech) Squadron



Le Wellington est le meilleur bombardier dont dispose le *Bomber Command* jusqu'à l'arrivée des quadrimoteurs. Au moment où le N° 311 *Squadron* quitte ce commandement, le Wellington est sur le déclin. (PHT Green)

retrouve au-dessus de la Grande-Bretagne en train de divaguer, quand il pénètre dans un barrage de ballons vers Bentley Priory. Il heurte un câble qui sectionne une aile. Le Wellington s'écrase au sol et prend feu; seul le mitrailleur de queue, le *Pilot Officer* Frantisek Truhlar, souffrant de blessures et de brûlures sévères, peut évacuer l'épave. Le troisième Wellington (L7844/T) piloté par le *Pilot Officer* Bohumil Landa est abattu par la chasse de nuit allemande au-dessus du Zuidersee. Le pilote victorieux est l'*Oberleutnant* Ludwig Becker du II./NJG 2. Il n'y aura que deux survivants, le *Sergeant* Emanuel Novotny, copilote, et le mitrailleur de queue, le *Sergeant* Augustin Sestak, qui sautent en parachute pour se retrouver dans un camp de prisonniers. Mais la journée n'est pas terminée pour les Tchécoslovaques. Dans la matinée, le Wellington L7786 piloté par les *Sergeants* Karel Lang et Oldrich Tosovsky heurte un câble à haute tension au cours d'un vol d'entraînement et s'écrase près de Needham Market. Les deux hommes périssent.

En novembre, la RAF estime que le 311 a subi de trop lourdes de pertes au regard des réserves disponibles. De ce fait, l'escadron est provisoirement retiré des opérations. Dans les six semaines suivantes, les Tchécoslovaques continuent à s'entraîner et seulement quatre nouveaux équipages arrivent pendant cette période. Les missions reprennent en décembre, mais les moyens déployés sont faibles. Un nouvel avion est perdu quelques minutes après le décollage le soir du 16 décembre (T2577/Q). L'enquête attribuera l'accident à un mauvais réglage des volets. Il n'y aura que trois survivants. Le navigateur *Pilot Officer* Vladimir Nedved recevra la médaille de *Member of British Empire* pour avoir tenté, bien que sans succès, de sauver son camarade, le *Pilot Officer* Jaroslav Toul, coincé dans sa tourelle arrière. Il est le premier aviateur tchécoslovaque à recevoir une décoration britannique.

Le 6 février 1941, l'équipage du *Pilot Officer* Frantisek Cigos se perd et atterrit non loin de Caen. Malgré leur efforts, les Tchécoslovaques ne pourront pas mettre le feu à l'appareil, livrant ainsi un avion intact aux Allemands. (PHT Green)

L'année 1941

La malchance s'acharne sur le 311 et la nouvelle année n'entraîne pas de changements dans ce domaine. Le 5 janvier, un Do 17 en maraude largue dix bombes sur le terrain de Honington et surprend tout le monde, y compris l'AC2 Jindrich Liebold, âgé d'à peine 19 ans, qui est tué par un éclat. Onze jours plus tard, le Wellington T2519/Y est perdu au cours d'un raid sur Wilhelmshaven. Il a décollé à 17h50 et le vol s'est apparemment passé sans problème, jusqu'à ce que l'opérateur-radio émette un message à 22h21 pour signaler des ennuis mécaniques. L'avion et son équipage, mené par le *Pilot Officer* A. Kibiznak, seront perdus corps et biens.

Le 6 février, six avions sont envoyés sur Boulogne et le Wellington L7842/ T, piloté par le *Pilot Officer* Frantisek Cigos, ne revient pas. Cet équipage a joué de malchance, car le navigateur habituel étant malade, il a cédé sa place à un autre navigateur qui n'était pas tout à fait opérationnel. Au cours du vol, ce dernier est dans un tel état de stress qu'il ne peut travailler efficacement. Le commandant de bord prend alors le relais et prend un cap de 335° qui doit normalement l'amener droit sur l'Angleterre. Après une heure de vol, le radio appelle une station au sol qui lui communique alors un cap de 229°. Malgré son stress, le navigateur prévient que ce cap est faux, mais son avis est ignoré par le reste de l'équipage. Le pilote croit qu'il se trouve au nord de sa base. Il essaie peu de temps après de se faire confirmer ce cap, mais la radio tombe en panne ! Le Wellington épuise ses dernière gouttes de carburant et le pilote décide d'atterrir avant qu'il ne soit trop tard. Le copilote, le *Sergeant* Petr Uruba, se souvient :

« *Après avoir atterri, nous avons roulé vers des hangars où un groupe d'hommes armés accouraient vers nous. Nous nous préparions à nous arrêter quand un de nos mitrailleurs a crié :* "ces casques ne sont pas britanniques !"*. Nous avons immédiatement rouvert les gaz à fond et essayé de redécoller. Mais à peine avons-nous commencé à bouger que l'avion s'est embourbé. Toute résistance était devenue dérisoire car les Allemands se trouvaient maintenant très proches.* » Une mauvaise navigation a conduit l'avion à se poser sur le terrain de Flers (Orne), où l'équipage a été capturé [5].

Le 18 mars, le R1378/ K s'écrase sur la base au retour d'une mission sur Brême. Heureusement, il n'y aura aucune victime, mais l'avion sera bon la casse. Le lendemain, le *Wing Commander* Josef Schejbal remplace le *Wing Commander* Toman-Mares.

Le 16 avril, le P9212 est perdu par accident et le 17 avril 1941, le R1599/J, piloté par le *Sergeant* F. Kracmer, ne revient pas d'un raid sur Cologne; il a été abattu par le *Hauptmann* Werner Streib du I./NJG 1 non loin de la ville hollandaise de Weert. Tout l'équipage a péri. À ces pertes en opérations, déjà lourdes, s'ajoutent celles à l'entraînement; le 25 mai, le Wellington Mk.IA N3010/L décroche au décollage et s'écrase non loin du terrain. Il prend feu immédiatement et deux membres de l'équipage succomberont dans les jours suivants

[5] L'un des membres de l'équipage, le *Pilot officer* A. Valenta, fera partie des prisonniers qui s'évaderont du camp de Sagan en mars 1944. Il sera repris puis fusillé comme d'autres par la *Gestapo*.

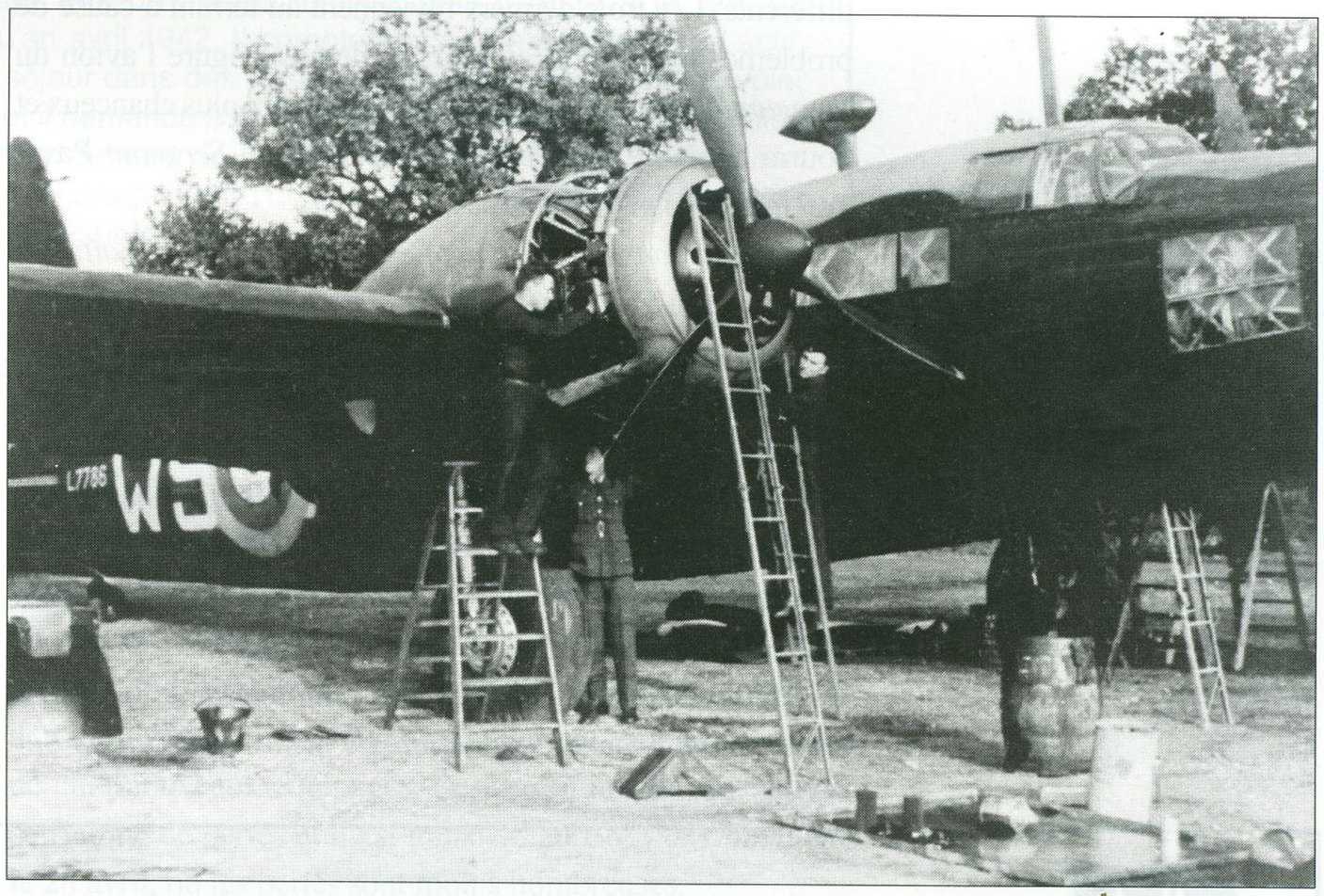
des suites de leurs blessures. En juin, un autre Wellington tombe sous les coups d'un as allemand. Le T2990/T en mission sur Brême dans la nuit du 22 au 23 juin est intercepté par l'*Oberleutnant* Egmont *Prinz* zur Lippe-Weissenfeld de la 4./NJG 1 au-dessus des Pays-Bas. L'avion s'abat en flammes sur le territoire hollandais et il n'y aura qu'un seul survivant, le *Flight Sergeant* B. Bufka, qui sera fait prisonnier. Le *Wing Commander* Schejbal reste peu de temps à l'unité et il est remplacé par le *Wing Commander* Josef Ocelka en juillet. Au cours de ce mois, le 311 perd trois avions en opérations. Le premier est le R1516/U dans la nuit du 1er au 2 juillet lors d'un raid sur Cherbourg. Au retour, il est intercepté par le... *Wing Commander* Charles H. Appleton (DSO, DFC), commandant le N° 604 *Squadron*. Il semble que le système IFF du Wellington soit tombé en panne et que le bombardier ait été identifié comme hostile par le pilote de chasse. La deuxième perte intervient dans la nuit du 16 au 17 lors d'un raid sur Hambourg (R1718/N). Le Wellington piloté par le Sergeant G. Nyc est abattu par l'*Oberfeldwebel* Paul Gildner de la 4./NJG 1 au-dessus des Pays-Bas. Le *Sergeant* J. Mares est tué, mais le reste de l'équipage est fait prisonnier. Quatre jours plus tard, le R1371/F piloté par le *Sergeant* V. Netik est à son tour perdu au cours d'un raid sur Hanovre; il n'y a aucun survivant. Quelques heures auparavant, le 311 avait déjà perdu un Wellington à l'entraînement (R1804), sans pertes en vie humaine cependant. Il est à signaler qu'à chaque fois le *Bomber Command* ne perd que deux ou trois avions au total, ce qui rend les pertes des Tchécoslovaques proportionnellement plus importantes encore.

En août, l'escadron ne perd aucun avion que ce soit en opérations ou à l'entraînement. En septembre, les Tchécoslovaques bombardent pour la première fois le sol italien, en particulier Turin et Gênes. Le R1015/L piloté par le *Sergeant* V. Soukup ne revient pas d'une mission sur Hambourg dans la nuit du 15 au 16 septembre. Les six hommes d'équipage périssent. En octobre, dans la nuit du 20 au 21, les Tchécoslovaques perdent l'avion du *Sergeant* V. Prochazka (R1046/E) qui est abattu par un chasseur de nuit au cours d'un raid sur Brême. Prochazka parvient à faire une atterrissage forcé sur une bande de sable sur les îles de la Frise, mais pour l'équipage, qui s'en sort indemne, la guerre est terminée. Deux jours plus tard, l'escadron déplore la disparition de l'équipage réduit à quatre du *Sergeant* Karel Hurt à bord du Wellington T2624 au cours d'un vol d'entraînement à la navigation en mer d'Irlande.

En novembre, les missions se raréfient à cause de la météo qui se dégrade. Mais les pertes restent régulières. Au cours d'un raid dans la nuit du 15 au 16 au cours duquel le 311 envoie cinq avions bombarder Kiel, le Z8966/E s'égare et finit par tomber dans la mer du Nord non loin des côtes anglaises à court de carburant. Seuls le co-pilote, le *Sergeant* Jan Lenc, et le navigateur, le *Flying Officer* Jiri Engl, sont repêchés. Le mois de décembre est aussi calme, mais le 28 décembre, au cours de la dernière sortie de l'année, le 311 perd le T2553/B. L'avion, piloté par le *Sergeant* Alois Siska, est endommagé par la *flak* au-dessus de l'objectif (Wilhelmshaven), obligeant le pilote à couper l'un des moteurs. Siska tente de retourner vers l'Angleterre, mais il doit se résigner à faire un amerrissage forcé en mer du Nord au large des côtes hollandaises. Malheureusement trois des membres d'équipage ne pourront s'extraire de l'épave et périront noyés; les autres qui ont pu monter dans un dinghy seront secourus par les Allemands et deviendront prisonniers de guerre.

Au cours de l'année 1941, le 311 a effectué 677 sorties pour la perte de 12 Wellington en missions (plus quatre à l'entraînement).

Tout au long de l'année 1941, seul le *Flight A* a été vraiment opérationnel, le *Flight B* étant devenu l'*Operational Training Flight* (OTF). Ce *Flight* avait été divisé en deux éléments, l'*Initial Training Flight* (ITF) et l'*Advanced Training Flight* (ATF). Les équipages passaient à l'ITF après un passage de 42 jours à l'ATF. En 1941, 28 équipages ont été formés par l'OTF, mais le *Flight B* devient opérationnel le 16 décembre 1941, au moment où une unité spécifique est créée au sein de la RAF : le N° 1429 *Czech Operational Training Flight* (COTF). Tout au long de 1941, les aviateurs qui avaient déjà connu les écoles de pilotage en Tchécolsovaquie ou en France



Le Wellington L7786 vient juste d'être transféré du N° 9 *Squadron*, dont il porte encore les codes.
Il s'écrasera au cours d'un vol d'entraînement le 17 octobre 1940, entraînant ses deux occupants dans la mort.
(A Thomas)

ont été progressivement remplacés par des aviateurs formés par la RAF.

En janvier 1942, le 311 réalise 75 sorties en ne perdant qu'un seul appareil, celui du *Sergeant* Jindrich Svoboda dans la nuit du 17 au 18 janvier (T2971/J). Il est abattu au-dessus des Pays-Bas en retour de Brême, l'avion s'écrasant non loin de Tilburg dans le Brabant. Seuls trois hommes d'équipage survivent et sont faits prisonniers. En février, l'escadron ne connaît aucune perte et participe à la vaine tentative d'empêcher les navires *Gneisenau* et *Scharnhorst* de quitter Brest et de franchir le Pas-de-Calais.

Nuit sanglante

En mars, le mauvais temps réduit le nombre de sorties à 54 et pourtant ce mois est très meurtrier pour les Tchécoslovaques. Dans la nuit du 3 au 4 mars, le 311 reçoit comme mission de bombarder Billancourt (usines Renault) et Brême. Trois des quatre avions sont attaqués par la chasse de nuit. Le Wellington Z1167/A du *Sergeant* Karel Danihelka tombe sous les tirs de l'*Oberfeldwebel* Paul Gildner. L'avion s'abîme dans la Manche, il n'y a aucun survivant. Deux autres Wellington parviennent à revenir au terrain, mais un des mitrailleurs de queue, le *Sergeant* Frantisek Binder, succombe aux blessures reçues pendant le combat. Le dernier Wellington, le Z1070/Y, est porté disparu et son équipage mené par le *Sergeant* Frantisek Hradil est porté disparu. Les

Le N° 311 (*Czech*) *Squadron*

Tchécoslovaques apprendront par la Croix Rouge à la fin de l'annéee que l'avion s'ést écrasé dans les envrions de Creil et que l'équipage a péri. L'avion a probablement été victime de la *flak*, aucune revendication n'ayant été formulée par les pilotes allemands. C'est une nuit particulièrement sanglante pour l'escadron qui perd treize navigants en quelques heures. Un Wellington est perdu corps et biens dans la nuit du 12 au 13 mars lors d'un raid sur Kiel (R1802/-P, *Sergeant* Jiri Fina). La cause principale en est le mauvais temps. Le Wellington ayant givré en vol, il lance un SOS moins de deux heures après avoir décollé et un dernier message radio parvient au contrôle signalant que le pilote va tenter un amerrissage forcé. Les recherches ne donneront rien.

Les 25 et 26 mars, les Tchécoslovaques attaquent Essen. Des huit Wellington qui décollent la première nuit, seuls deux atteignent l'objectif, trois autres bombardant des objectifs différents. Les trois derniers reviennent au terrain à cause de problèmes mécaniques. Parmi ces derniers figure l'avion du *Sergeant* Pospichal, qui, la nuit suivante, sera plus chanceux et pourra atteindre son objectif. Son radio, le *Sergeant* Pavel Tofel, écrira dans son journal :

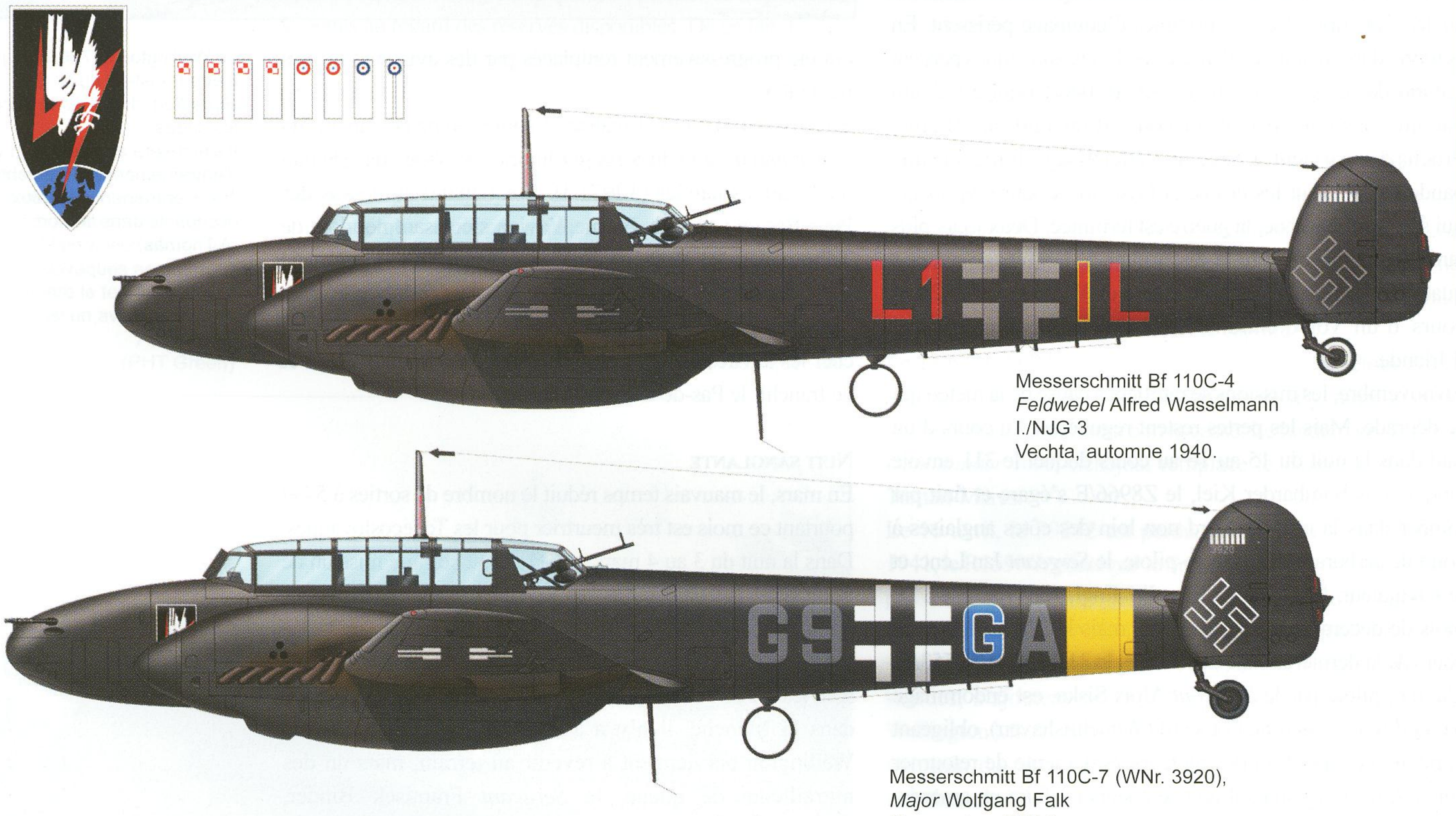
« *On volait dans un avion neuf et performant mais l'altitude restait cependant basse. Au-dessus de l'objectif déjà illuminé par nos collègues, on pouvait apercevoir une multitude de lumières, de fusées éclairantes et de projecteurs. Certains ont baptisé toutes ces lumières l'enfer ou la nuit vénitienne. Nous sommes passés au travers du cercle de défense des chasseurs de nuit, du barrage de* flak *et des projecteurs jusqu'au centre ville où nous avons largué notre cargaison mortelle; il est difficile de décrire ce que nous avons vu; nos avions descendus en flammes, des centaines de projecteurs. Il est tout simplement impossible de mettre tout ça noir sur blanc, on doit simplement le voir. Comme je n'avais rien à faire de précis à mon poste pendant notre survol de l'Allemagne, je m'étais mis sous le dôme pour repérer d'éventuels chasseurs de nuit. Nous avons quand même failli heurter un barrage de ballons.* »

Cependant, il devient évident que le N° 311 (*Czech*) *Squadron* ne peut continuer avec de telles pertes, alors que le remplacement des équipages reste limité. Désormais se pose la question de l'avenir de cette unité au sein du *Bomber Command*. En avril l'activité opérationnelle est des plus réduites à cause du temps et de l'indisponibilité des avions et seules 54 sorties sont effectuées au cours du mois. Dans la nuit du 6 au 7 avril, les six avions qui partent en mission reviennent à cause du givrage. Le *Sergeant* Pavel témoigne dans son journal :

« *Il pleut au cours du décollage et nous rencontrons un fort vent. Au-dessus de la Manche nous trouvons beaucoup de turbulences et nous commençons à givrer. Bientôt, tout l'avion est recouvert de givre. Puis nous subissons un orage électrique et je dois éteindre ma radio. Un arc électrique part des hélices. Après, notre avion a commencé à descendre. Nous avons dû larguer nos bombes dans la mer pour nous alléger et avons pris le chemin du retour; tous les avions faisaient de même, il était impossible de continuer car on courait à la catastrophe.* »

La nuit suivante, une nouvelle tentative est faite par neuf avions, mais cette fois quatre peuvent passer et éviter le givrage, les quatre autres retournant à la base. Cependant, pour ceux qui poursuivent, la misson sur Hambourg est loin d'être une promenade de santé, comme en témoigne le *Sergeant* Pospichal :

« *L'une des pires missions que j'aie jamais faite. Nous*



Messerschmitt Bf 110C-4
Feldwebel Alfred Wasselmann
I./NJG 3
Vechta, automne 1940.

Messerschmitt Bf 110C-7 (WNr. 3920),
Major Wolfgang Falk
Kommodore NJG 1
Deelen-Arnhem, début 1941.

© P-A. Tilley - 2004

Wing Commander Josef Ocelka

Josef Ocelka est né en mars 1909. Il s'engage dans l'armée et au moment où les Allemands finissent de démembrer la Tchécoslovaquie, il vient juste de terminer son cours de pilote sur multimoteurs et sa qualification de vol de nuit. Ne désirant pas rester dans son pays occupé, il quitte la Tchécoslovaquie en juillet 1939. Il rejoint la France en passant par la Pologne et comme beaucoup de ses compatriotes, il se retrouve dans la Légion étrangère. En septembre 1939, il rejoint l'armée de l'Air et s'entraîne à Tours puis à Châteauroux. Avant qu'il ne soit versé dans une unité de combat, la France dépose les armes. De Bordeaux, il gagne la Grande-Bretagne par bateau.

Il est muté parmi les premiers dans le nouveau N° 311 *Squadron* et prend part à la première mission de l'escadron. Le 1er janvier 1941, on lui confie la responsabilité du *Flight* d'entraînement, le *Flight B*. Le 14 mars 1941, il reçoit la DFC et devient le premier aviateur du 311 à être ainsi décoré. Le 3 juillet, il prend en charge l'escadron au complet. Il atteint les 200 heures de vol de guerre le 4 septembre, ce qui lui aurait valu d'être retiré des premières lignes, mais il reste à la tête du *Squadron* jusqu'en avril 1942. Il compte alors 44 missions à son actif. Après un court séjour dans des postes d'état-major, son envie de voler reste très forte et il demande à être muté à un poste où il pourrait voler. Il prend le commandement de la N° 6 *Maintenance Unit*. Le 21 juillet 1942, il rate son décollage à bord du Beaufighter DD938 et s'écrase sur un hangar; il est tué sur le coup.

nous sommes efforcés de rester loin des nuages et des orages environnants, mais quelques minutes avant d'arriver sur l'objectif le carburateur d'un moteur a commencé à givrer. Les pilotes pensaient qu'ils pourraient compter sur lui pendant une heure encore, mais cela nous rendait nerveux, sachant que la base se trouvait à trois heures de vol ! Nous avons décidé de continuer et larguer nos bombes sur l'objectif. Nous avons zigzagué entre les projecteurs et les feux qui brûlaient au sol, et les nuages nous ont aidés à nous cacher. Nous avons largué nos bombes et mis le cap sur la base, et je me préparais mentalement à lancer un message au contrôle au cas où nous devrions faire un amerrissage forcé. »

L'équipage rentrera sans encombre.

Dans la nuit du 10 avril au 11 avril, neuf avions partent pour Essen, mais cinq avions atteignent l'objectif les autres devant faire demi-tour à cause du givrage. C'est aussi la dernière sortie du *Sergeant* Tofel au profit du *Bomber Command* :

« *Il y avait une* flak *intense au-dessus de l'objectif qui était guidée par des centaines de projecteurs. Nous avons largué nos bombes sur l'objectif et pris le chemin du retour... À la base, une mauvaise nouvelle nous attendait : Kalensky, Kodes, Rychnovsky, Politzer, Hrdina et Paprnicek étaient portés disparus. Politzer avait envoyé un message qu'ils avaient eu une panne moteur, mais ne pouvaient donner leur position. C'était une mauvaise nouvelle qui s'ajoutait à bien d'autres que nous avions reçues récemment.* »

L'avion en question est le Wellington Z8838/Z qui a été descendu par l'*Oberleutnant* Helmut Lent du II./NGJ 2. Il n'y a eu aucun survivant.

Dans la nuit du 15 au 16 avril, un Wellington est perdu lors d'une mission sur Dortmund, le Z1098/U piloté par le *Sergeant* Valdimir Para. Le coup fatal a été porté par l'*Unteroffizier* Schienbein du I./NJG 1. Trois hommes sont tués, les trois autres capturés.

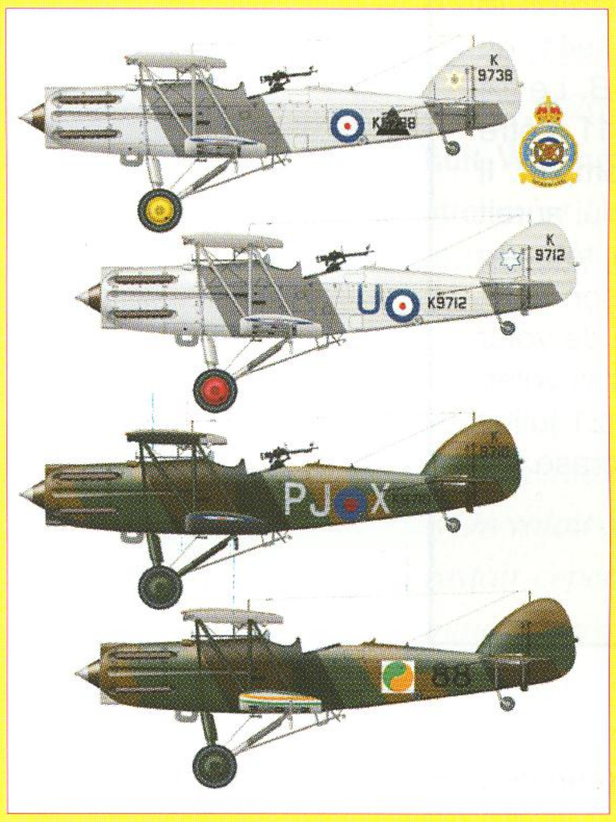
C'est en fait la dernière perte du N° 311 (*Czech*) *Squadron* au sein du *Bomber Command*. Au 15 avril, il ne reste que quatre équipages opérationnels et la dernière sortie se déroule le 25 avril 1942 sur Dunquerque. Malgré l'arrivée de cinq nouveaux équipages, l'escadron ne peut pas suivre ce rythme de pertes et il est transféré au *Coastal Command* le 28 avril, où les pertes sont moins nombreuses.

Entre septembre 1940 et avril 1942, le N° 311 (*Czech*) *Squadron* a effectué un peu plus de 1 000 sorties et perdu une trentaine de Wellington en opérations et par accident. Sur les 328 hommes qui sont passés au 311 au cours de cette période, 128 ont été perdus (94 tués et 34 prisonniers). En tout état de cause, les Tchécoslovaques avaient été fidèles à leur devise « *Na mnozstui nehledte* », qui peut se traduire par « oublie combien ils sont ».

En compagnie de trois mécaniciens, trois navigants (avec la Mae West) du 311.
De gauche à droite, le *Sergeant* Josef Jedlicka, le *Pilot Officer* Adolf Musalek (*skipper*) et le *Sergeant Adolf* Veverka.
(DR)

REÇU 5 SUR 5

La légende d'Hector



Pour une raison qui échappe à notre entendement, les légendes de la page 67 du précédent numéro ont sauté. Les voici, avec nos excuses.

1 – Hawker Hector Mk. I (K9738), N° 2 (AC) *Squadron,* Hawkinge, 1938.

2 – Hawker Hector Mk. I (K9712), N° 53 (AC) *Squadron,* Odiham, 1939.

3 – Hawker Hector Mk. I (K9710), N° 59 (AC) *Squadron,* Andover, 1939.

4 – Hawker Hector Mk. I (88), *Air Training School,* Gormanston (Eire), 1942.

Courrier de l'Hector

D'abord merci pour avoir augmenté ma connaissance des schémas de camouflage du Hawker Hector de 400% !
Page 69 : l'appareil doit être le K9711.
Le losange blanc est en fait un panneau jaune de détection de gaz de combat. Il changeait de couleur en cas de détection d'un gaz, mais j'ignore la teinte qu'il prenait alors. Ces panneaux étaient un équipement standard des appareils de la RAF à l'époque *Dark Earth/Dark Green*.

M. Barratt (Coventry)

Carnet de vol (rose)

La cigogne de la SPA 3 a déposé le petit William dans la cheminée de la famille Listemann le 18 mai 2004. Nos félicitations aux heureux parents et rendez-vous dans quelques années pour la parution de son premier article.

La captivité de Bühligen

Quelques lignes pour une petite mise au point au sujet de la fin du conflit vécu par Kurt Bühligen de la JG 2. Je suis un passionné de la chasse allemande et depuis trois ans je suis en relation avec Paul Müngersdorff dont vous présentez l'avion dans votre n° 35.
M. Müngersdorff m'a raconté comment son ami Bühligen s'est réfugié dans sa ville natale de Merseburg à la fin du conflit. Je cite : « *Il n'avait jamais combattu sur le fonr russe. Les Soviets et les autorités de la zone occupée à l'Est ont tout simplement embarqué tous ceux qui leur semblaient suspects. Kurt avait été, tout comme moi, libéré par les Américains à Rosenheim en juin 1945.* »
Kurt Bühligen est revenu de captivité en 1949, après quatre ans passés dans le même camp que Hartmann et d'autres pilotes. Il a été accueilli à son retour dans la ferme de la famille de Paul Müngersdorff et, après quelques mois de travail, il a volé de ses propres ailes pour décéder en 1985, alors qu'il dirigeait deux ateliers Opel à Nidda.

H. Hauquelin (Ille-et-Vilaine)

Les Defiant polonais

J'ai bien apprécié l'article sur les Defiant polonais du N° 307 *Squadron*, mais, comme vous en avez pris la bonne habitude, j'aurais aimé voir publié l'insigne de cet escadron.

P. Pier (Indre-et-Loire)

Il suffit de demander !

Retour sur les « lourds »

J'ai entre les mains le tome II du hors-série consacré au bombardement français de 1940 à 1945, et je ne peux que vous féliciter d'aborder un sujet aussi rarement traité dans l'édition historique et technique.
Permettez-moi, cependant, de vous signaler une légère inexactitude. En effet, vous citez en page 92, à propos de l'apparition des jets contre les Halifax, le témoignage du Lt Courvalin, pilote à la 1ère escadrille du 1/25. Il s'avère en fait que le Lt Courvalin était navigateur, le pilote n'étant autre que mon père, le Lt Fabrice Deleuze. Cet équipage a eu un tour d'opérations mouvementé, car, comme vous le mentionnez, il a été abattu au-dessus de Hambourg le 5 janvier 1945, et il avait dû précédemment faire un amerrissage forcé en mer du Nord fin octobre 1944 (givrage). Rares ont été les équipages à devoir affronter et survivre à ces deux aventures.
Au-delà de votre analyse militaire et aéronautique du rôle du bombardement français, il est bien de souligner le contexte politique, les déchirements et les pressions qui en ont découlé pour ces unités, ainsi qu'on le ressent au fil de vos articles.

C. Deleuze (Hautes-Pyrénées)

Buffalo

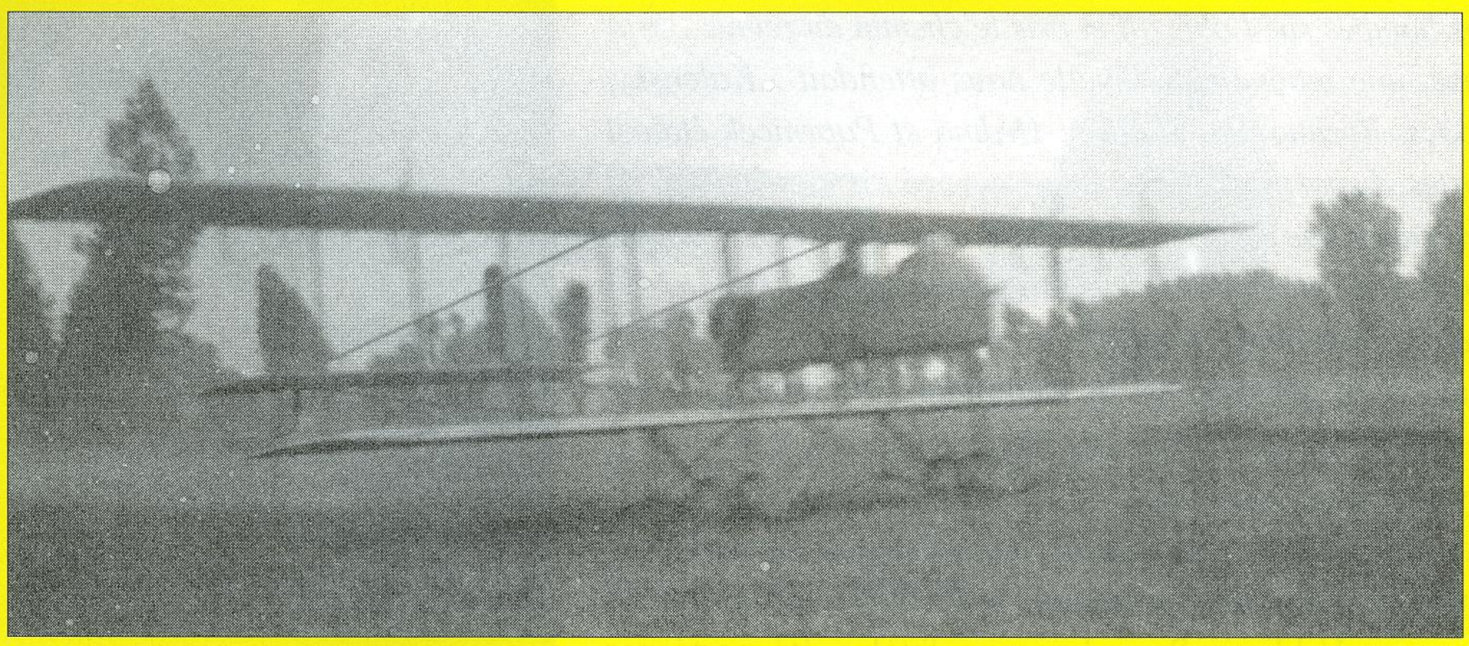
Courriel de Mark Haseldon (co-auteur de Buffaloes over Singapore*), transmis par Andrew Thomas, concernant le profil de l'avion du* Squadron Leader *W.J. Harper, publié en page 57 du hors-série sur le Brewster Buffalo (toujours en vente, à propos).*

Je confirme que l'avion de Harper portait le numéro de série AN213 et le code TD-Z. Je suis 100% affirmatif – il figure sur un film de l'Imperial War Museum. TD-E était le W8209 et TD-F le W8152.
Sur la photo disponible à nouveau à l'IWM, je parle de la photo en entier et non de la vue tronquée généralement utilisée dans la majorité des publications, on distingue nettement un Z. Curieusement, il semblerait que je sois le seul à m'être rendu compte que le Z avait été recouvert d'une couche de camouflage, ce qui signifie peut-être que l'appareil était en instance d'affectation à une autre unité.

Courrier des lectrices

Une charmante lectrice luxembourgeoise nous adresse cette photo pour obtenir le concours d'un de nos amis lecteurs qui serait susceptible de lui apporter des informations sur le lieu, la date et l'événement ainsi immortalisé. Merci d'avance.

Mme Lecornec, Le Paris A, 83 route de Longwy, L-8080 Bertrange, Luxembourg.



La chasse française 1939 - 1945 (38)

Le GC II/9 (1939-1942)

Les origines du GC II/9 remontent à la dissolution de l'escadre de marche d'Afrique du Nord (voir historiques des GC I/7 et I/9, notamment), fin octobre 1939. Après le départ au front des GC I/6 et I/7 est constitué un groupement provisoire de la chasse qui donne naissance au GC II/9 sur la base d'Oran-La Sénia en date du 1er janvier 1940. Le groupe est placé sous la responsabilité du commandant Rollet. Ponctionné de ses meilleurs éléments envoyés en renfort en métropole, le groupe est constitué avec de jeunes pilotes frais émoulus des écoles de chasse et les Morane 406 abandonnés par le GC III/1.

À la mi-mars, le II/9 est pressenti pour rejoindre à son tour la métropole. Laissant ses avions sur place, il gagne Marseille par bateau et s'installe à Marignane à partir du 6 mai. Le jour de l'attaque allemande, le 10 mai, il reçoit l'ordre de se rendre à Châteauroux pour être équipé en Bloch 152. Deux jours plus tard, le II/9 s'installe dans un vague champ baptisé aérodrome, sur la commune de La Champenoise, non loin de l'usine de la SNCASO à Déols.

L'affaire est menée tambour battant, car le jour-même de son arrivée, 30 Bloch 152 flambant neufs lui sont affectés. Malheureusement, ils ne sont pas armés et, une fois l'armement monté, il faut encore régler les canons avec des moyens de fortune.

Le 18 mai, la 3e escadrille est opérationnelle et peut gagner le terrain de Buc, où elle est rejointe le lendemain par la 4e escadrille. Le II/9 arrive en renfort du GC II/1, installé sur place depuis la mobilisation. Ces deux unités sont subordonnées au Groupement de chasse n° 21 du général Pinsard, responsable de la défense aérienne de la région parisienne.

Dans l'après-midi du 19 mai, une patrouille double, sous la houlette d'une patrouille du II/1, s'en prend à des Bf 109 et Bf 110 dans le secteur de Compiègne. Pour son premier combat, le II/9 doit se contenter de quelques rafales plus ou moins bien ajustées.

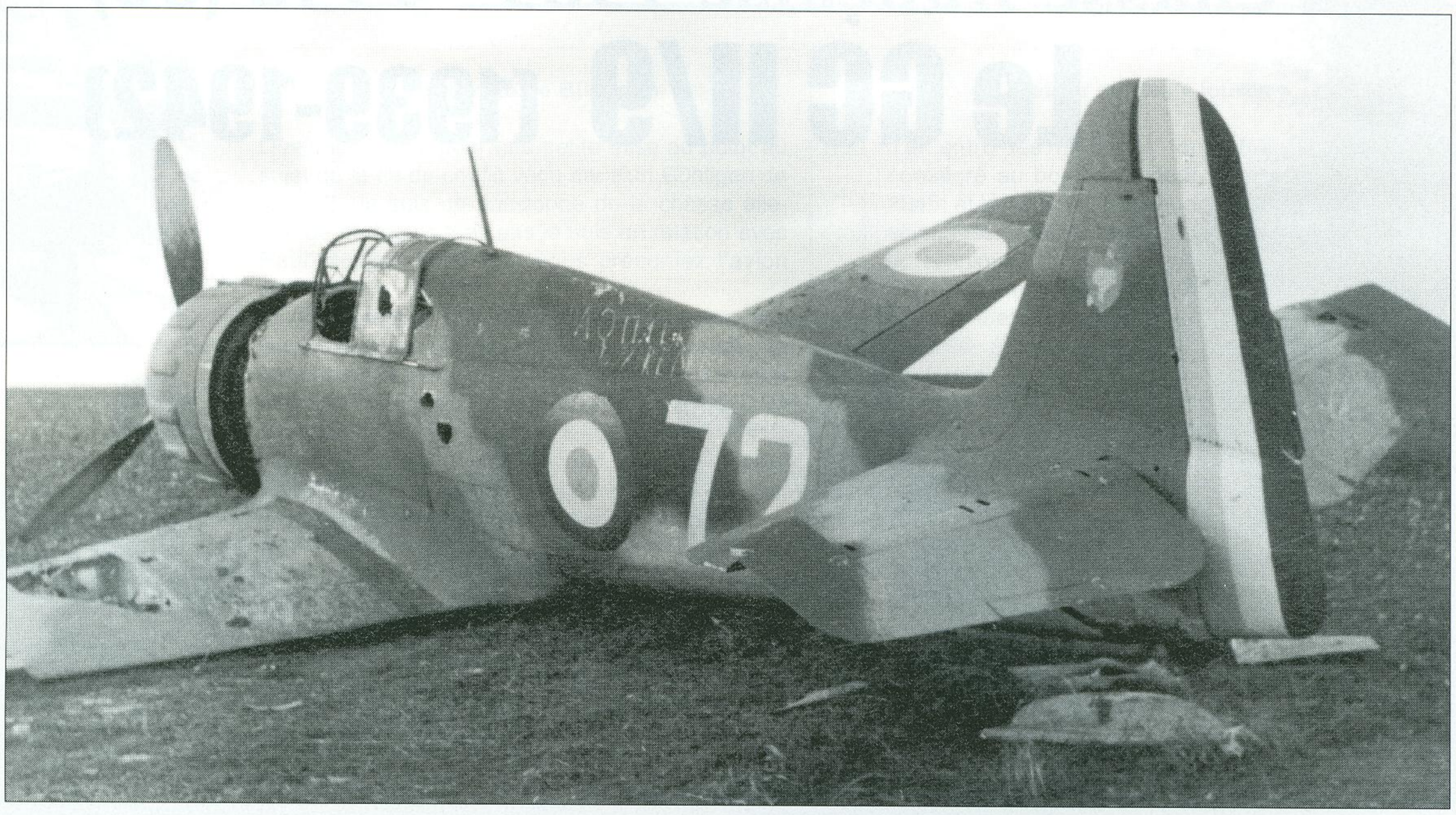
Le 20 mai, les choses sont un peu différentes. Une patrouille simple de chacun des deux groupes coince un Do 215 isolé près de Senlis. L'appareil de reconnaissance est finalement abattu près de Crépy-en-Valois et la victoire est partagée entre les quatre pilotes (adjudant Becquet et sergent Montfort pour le II/1).

Le 21 mai, deux patrouilles simples, rejointes par le lieutenant Escoffier du II/1, rattrape un Do 17 aux environs de Creil. Ils le touchent à plusieurs reprises et sont aidés dans leur entreprise par deux Potez 631 de l'ECN 1/13 (sous-lieutenant Boursain et sergent-chef Post). Le Dornier termine sur le ventre dans une clairière de la forêt d'Halatte.

Le 24 mai, le II/9 déménage pour Connantre, où il est rattaché au Groupement n° 23. Lors du décollage, l'appareil de l'adjudant-chef Tain décroche et explose au sol. Par miracle, le pilote est retrouvé assis sur son siège quelques dizaines de mètres plus loin, inconscient mais vivant. Les deux jambes brisées, Tain doit être évacué vers l'arrière.

Le 26 mai, alors que l'échelon roulant (personnel technique) est enfin arrivé de Marseille, une patrouille triple accompagnée par des D.520 du GC II/3 en découd avec des Bf 109 dans la région de Meaux. Le capitaine Delfino et le sergent-chef Cucumel, qui ont tous deux rejoint le groupe le 17 mai, poursuivent un chasseur allemand qu'ils finissent par descendre près de Moreuil. Sur la route du bercail, la

Charmante scène bucolique à La Champenoise où le GC II/9 vient de prendre livraison de ses Bloch 152 en sortie d'usine.
Sur la photo, le n° 605, le premier « Toto », du sergent Georges Lepage.
(Photo G. Lepage)



Nous n'avons malheureusement pas réussi à identifier ce Bloch 152 abandonné en juin 1940.
La 4e escadrille se distinguait par l'emploi d'une numérotation individuelle très élevée (le plus haut numéro repéré étant le « 73 »).
Rares étaient les appareils du II/9 à porter un insigne à cette époque.
(Collection J. Fogherty)

patrouille française tombe sur un Hs 126. Celui-ci déjoue toutes les attaques par sa grande maniabilité. La plupart des pilotes français tombent à court de munitions. Il ne reste que le lieutenant Chesnais et le sergent-chef Cucumel qui finissent par l'envoyer au tapis près de Montigny. La victoire sera néanmoins partagée entre tous les membres de la patrouille.

Le 29 mai, les capitaine Canel et sergent Courteville rentrent d'une patrouille dans la région d'Amiens avec un Do 17 probable.

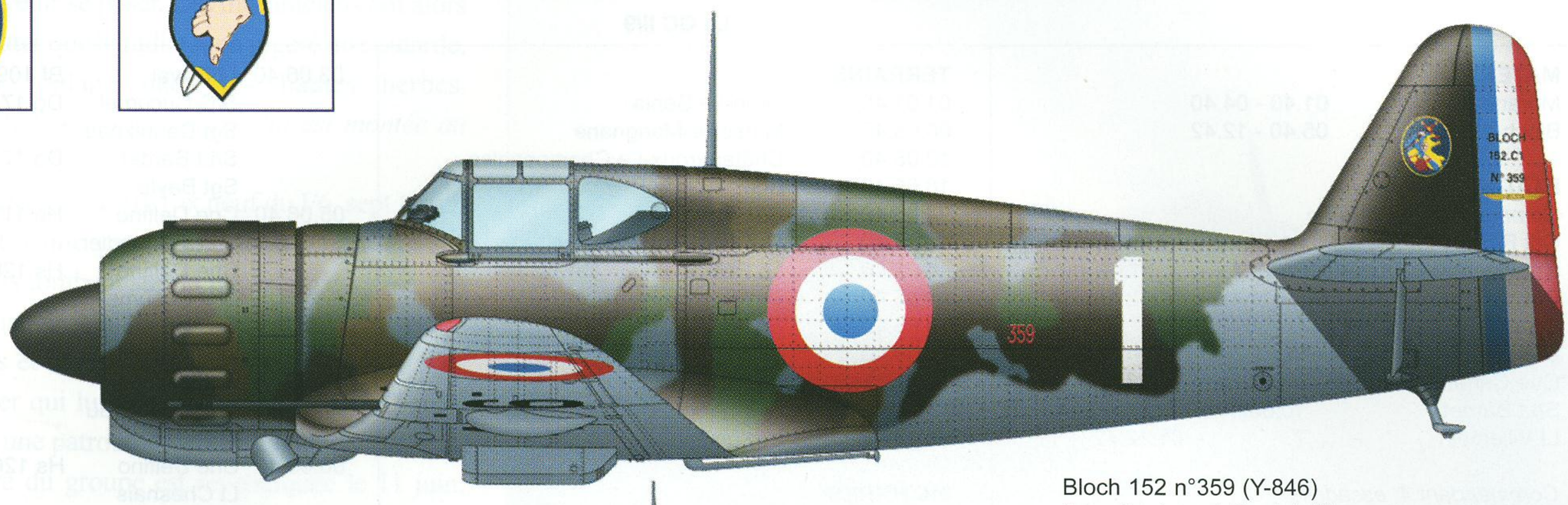
Le 3 juin, deux jours avant l'offensive finale contre les armées françaises, la Luftwaffe est décidée à frapper un grand coup. C'est « l'Unternehmen Paula » montée contre les aérodromes et les usines de la région parisienne. Les Français en connaissent les tenants et les aboutissants depuis deux jours et ont préparé de leur côté « l'opération Tapir », dont le message d'alerte doit être relayé par l'émetteur de la Tour Eiffel. En raison d'une coordination plus qu'approximative et de tiraillements entre les divers échelons de commandement, ce qui aurait pu être la plus belle victoire de l'aviation française de la campagne se transforme en une lamentable exhibition. Prévenus trop tard, les chasseurs des deux principaux groupements concernés (n° 21 et 23) ne peuvent décoller, parfois sous les bombes, que pour intercepter les bombardiers allemands sur la route du retour.

Au GC II/9, cette opération se solde par une véritable catastrophe. Coiffée par des 109 au moment où elle s'apprête à attaquer un peloton de bombardiers, la patrouille triple est taillée en pièces. Le lieutenant Jean Daval est crédité d'un Bf 109 quelques instants avant qu'il ne soit tué aux commandes de son Bloch. Le sergent Jean Sibiril est abattu en flammes à Verberie. Le sergent Jean Mairesse-Lebrun percute près de Montepilloy et le sergent Marcel Bailly tombe à Roberval. Le capitaine Jean Canel doit sauter de son appareil en feu; il est gravement brûlé au visage et aux mains.

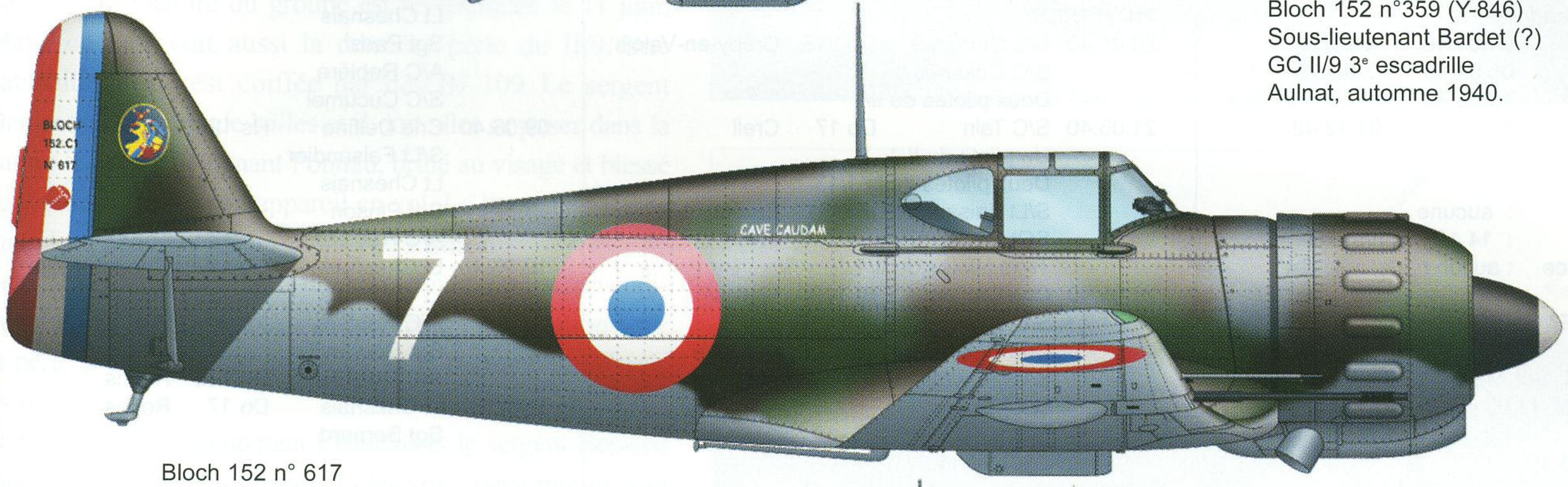
Le sergent Georges Lepage rentre dans un avion en dentelles. Il rapporte son aventure [1] :

« *Aussitôt après le décollage, mon chef de patrouille fait deux tours de piste et prend ensuite de l'altitude, direction*

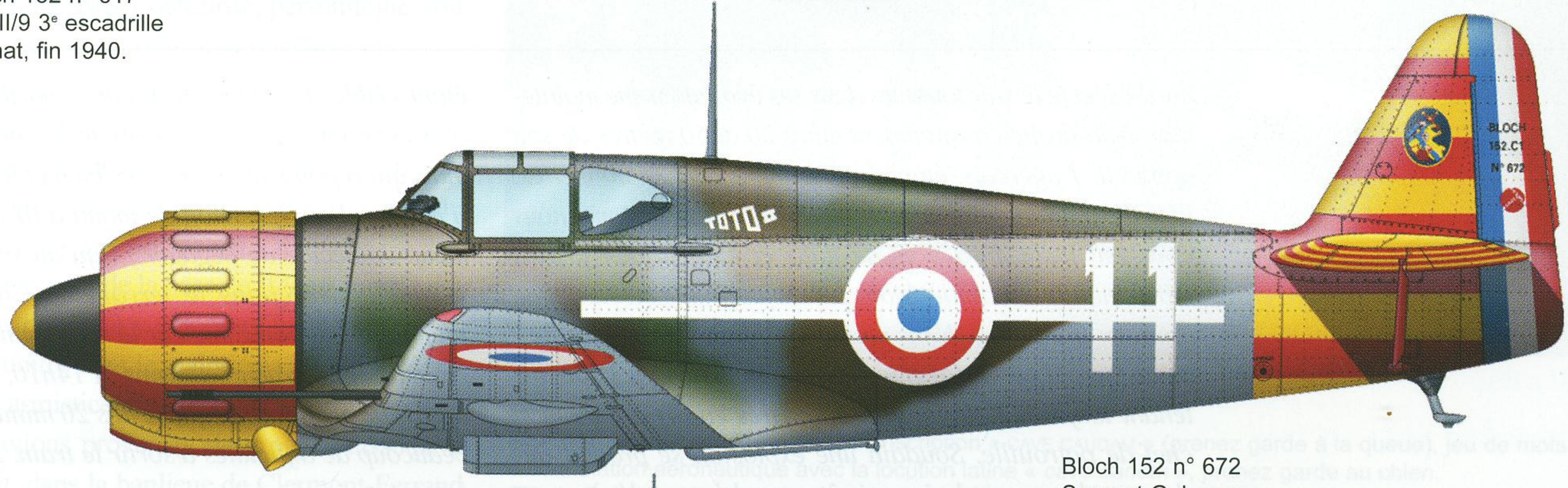
La cause est entendue. Les avions du II/9 sont alignés sur l'aérodrome de Toulouse-Francazal en cette fin de mois de juin 1940.
Au premier plan, le n° 499, dont le code tactique sera ultérieurement redonné au n° 634.
(Photo G. Lepage)



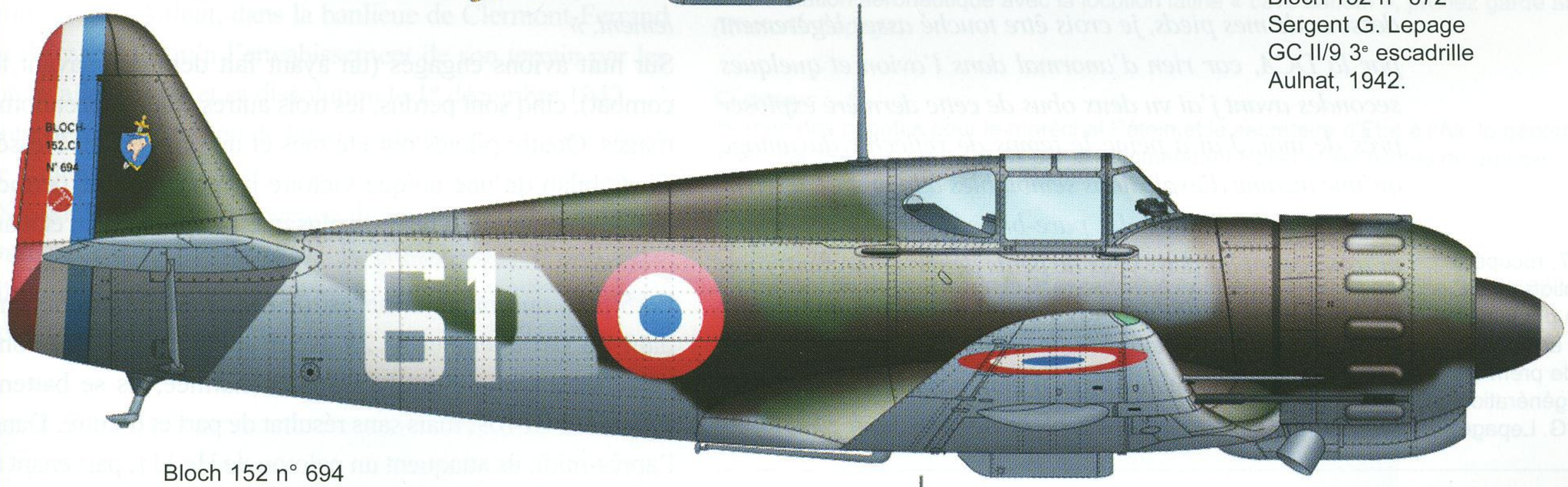
Bloch 152 n°359 (Y-846)
Sous-lieutenant Bardet (?)
GC II/9 3e escadrille
Aulnat, automne 1940.



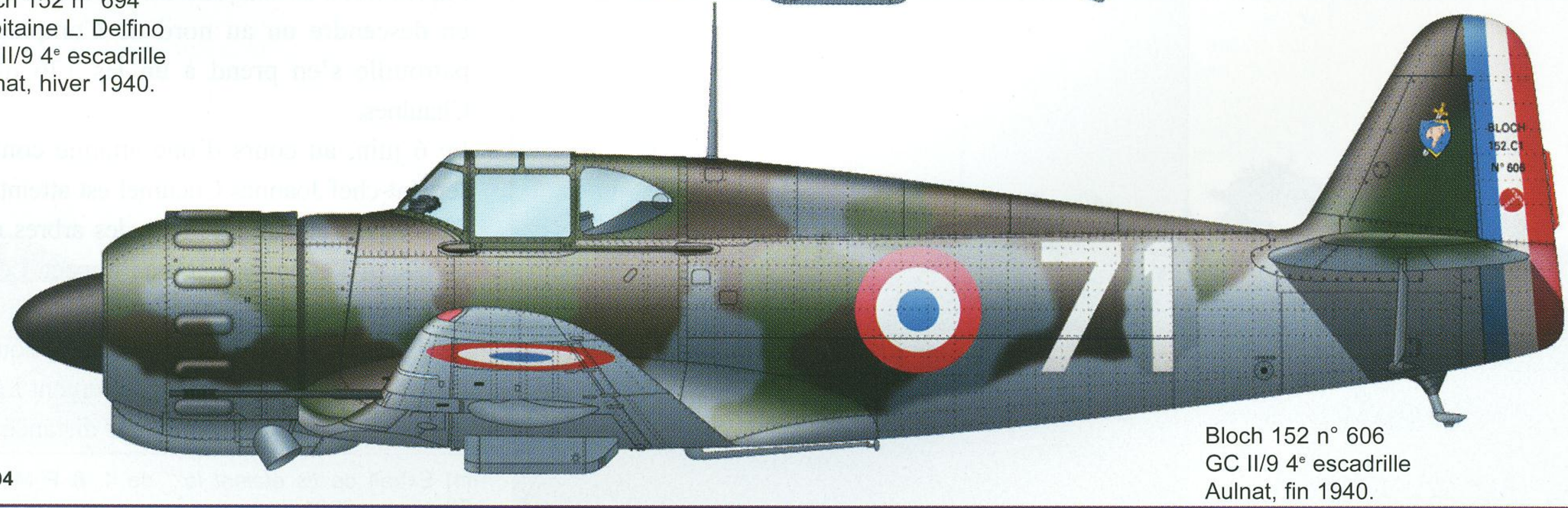
Bloch 152 n° 617
GC II/9 3e escadrille
Aulnat, fin 1940.



Bloch 152 n° 672
Sergent G. Lepage
GC II/9 3e escadrille
Aulnat, 1942.



Bloch 152 n° 694
Capitaine L. Delfino
GC II/9 4e escadrille
Aulnat, hiver 1940.



Bloch 152 n° 606
GC II/9 4e escadrille
Aulnat, fin 1940.

© P-A. Tilley - 2004

Le GC II/9

MATÉRIEL

Morane 406	01.40 - 04.40
Bloch 152	05.40 - 12.42

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe

Cdt Rollet	01.01.40 - 10.41
Cdt Rousseau-Dumarcet	10.41 - 11.11.42
Cdt Naudy	12.11.42 - 01.12.42

Commandant 3e escadrille

Cne Canel	01.01.40 - 03.06.40
S/Lt Bardet	10.06.40 - ?
Lt Villemain	? - 01.12.42

Commandant 4e escadrille

S/Lt Bardet	01.01.40 - 04.02.40
Cne Henriet	05.02.40 - 17.05.40
Cne Delfino	18.05.40 - ?
Lt Bardet	? - 01.12.42

VICTOIRES

Drôle de Guerre	: aucune
Mai-juin 40	: 14 1/2 confirmées
Période de l'armistice	: aucune

PERTES À L'ENNEMI

Tués ou disparus 5

Lt Daval, Sgt Sibiril, Sgt Mairesse-Lebrun, Sgt Bailly 03.06.40 – Lt Pascal, 11.06.40.

Prisonnier 1

S/C Cucumel, 06.06.40.

TERRAINS

01.01.40	Oran-La Sénia
06.05.40	Marseille-Marignane
12.05.40	Châteauroux-La Champenoise
18.05.40	Buc
24.05.40	Connantre
12.06.40	St Florentin-Germigny
14.06.40	La Pallice
15.06.40	Ussel
19.06.40	Bergerac
25.06.40	Toulouse-Francazal
07.07.40	Toulouse-Blagnac
13.08.40	Clermont-Ferrand - Aulnat
01.12.42	Dissolution

VICTOIRES

20.05.40	S/C Cucumel	Do 215	Crépy-en-Valois
	S/C Colomès		
	Deux pilotes du II/1		
21.05.40	S/C Tain	Do 17	Creil
	Un pilote du II/1		
	Deux pilotes de la 1/13		
	S/Lt Faisandier	He 111	Éstrées-St-Denis
	SGt Bayle		
	Trois pilotes du II/1		
26.05.40	Cne Delfino	Bf 109	Moreuil
	S/C Cucumel		
	Cne Delfino	Hs 126	Péronne
	S/C Cucumel		
	Lt Chesnais		
	Sgt Leschi		
	Sgt Pinson		
03.06.40	Lt Daval	Bf 109	Senlis
	S/C Cucumel	Do 17	Épernay
	Sgt Daunizeau		
	S/Lt Bardet	Do 17	Épernay
	Sgt Bayle		
05.06.40	Cne Delfino	He 111	Compiègne
	S/Lt Faisandier		
	Cne Delfino	Hs 126	Chaulnes
	S/C Cucumel		
	S/Lt Faisandier		
	Lt Chesnais		
	Sgt Bernard		
	Sgt Daunizeau		
	S/Lt Ponnau		
06.06.40	Cne Delfino	Hs 126	Soissons
	Lt Chesnais		
	Sgt Paris		
	A/C Rebière		
	S/C Cucumel		
09.06.40	Cne Delfino	Hs 126	Formerie
	S/Lt Faisandier		
	Lt Chesnais		
	Sgt Pinson		
	A/C Rebière		
10.06.40	Lt Chesnais	Do 17	Chaumonville
	Lt Chesnais	Hs 126	Tours-s/-M.
	A/C Rebière		
	Sgt Courteville		
	A/C Rebière	Hs 126	Reims
11.06.40	Lt Chesnais	Do 17	Reims
	Sgt Bernard	:	

nord-est et je le suis toujours dans ses évolutions me maintenant à sa droite constamment entre 20 et 50 mètres de son appareil. J'aperçois, étant à ce moment vers 2 000 mètres, le défilé des bombardiers ennemis se dirigeant comme nous nord-est, juste au-dessus de nous et étant à peu près à 5 000 mètres d'altitude. Mon chef de patrouille me fait signe alors qu'il les a vus. Nous prenons de l'altitude en un cabré assez fort (12 au vario) et je suis à ce moment là à 3 500, me tenant toujours à droite et à 50 mètres en arrière de mon chef de patrouille. Soudain une explosion se produit au-dessous de mes pieds, je crois être touché assez légèrement par la DCA, car rien d'anormal dans l'avion et quelques secondes avant j'ai vu deux obus de cette dernière exploser près de moi. J'ai à peine le temps de réfléchir davantage qu'une dizaine d'explosions semblables à la première retentissent autour de moi. Le pare-brise droit vole en éclats, m'aspergeant les deux yeux de petits débris de Securit; j'enlève le plus gros, tout en mettant mes lunettes et en ouvrant la cabine, car une odeur d'huile me ronge le nez. C'est alors que je me rends compte que ce n'était pas la DCA, mais que je venais d'être attaqué en plein arrière, mon plan droit étant criblé de balles. Je regarde partout autour de moi, plus personne, je tâte les commandes qui sont un peu dures mais qui répondent encore très bien et je m'aperçois que je n'ai plus d'air (pression de mano à 0), donc plus d'armement. Je décide de dégager jusqu'au sol en un piqué à la verticale. Je rejoins le terrain de Chantilly me tenant toujours à environ 2 km, car la radio annonce toujours l'arrivée de bombardiers ennemis. À 14h10, le danger passé, je décide de me poser, ce que je fais 20 minutes après, ayant eu beaucoup de difficultés à sortir le train. Avion posé normalement. »

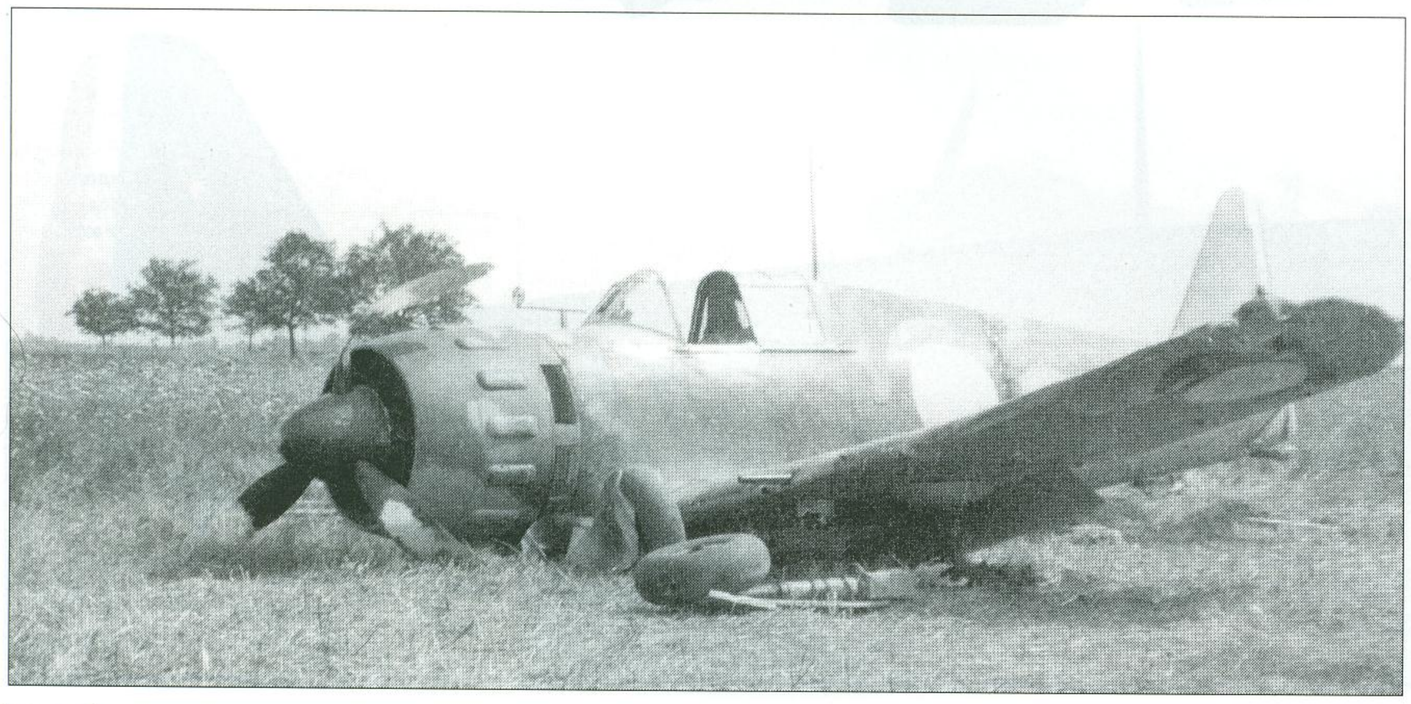
Sur huit avions engagés (un ayant fait demi-tour avant le combat), cinq sont perdus, les trois autres étant tous endommagés. Quatre pilotes ont été tués et un grièvement blessé. Triste bilan qu'une unique victoire homologuée ne permet pas de compenser. Il ne reste plus que 14 appareils en état au groupe.

Le 5 juin, un nouvel effort est demandé aux unités dépendant du Groupement n° 23. Neuf appareils du II/9 sont détachés à Claye-Souilly. Dans la matinée, ils se battent contre des Bf 109, mais sans résultat de part et d'autre. Dans l'après-midi, ils attaquent un peloton de He 111, parvenant à en descendre un au nord de Compiègne. Peu après, la patrouille s'en prend à un Hs 126 qui tombe près de Chaulnes.

Le 6 juin, au cours d'une attaque contre un Hs 126, le sergent-chef Joannès Cucumel est atteint par des tirs venus du sol. Son appareil percute des arbres et il ne doit la vie qu'au fait d'avoir été éjecté à l'impact. Légèrement blessé, il est fait prisonnier.

Le 9 juin, un nouveau Hs 126 tombe sous le feu des Bloch du II/9. Après avoir décollé, le sergent Lepage constate que son moteur peine. Rapidement distancé par le reste de la

Le Bloch 152 n° 197, récupéré lors de la dissolution du GC III/10, est accidenté par le sergent Lepage le 13 août 1940. On note le capot de première génération. (Photo G. Lepage)



[1] Extrait de *Ils étaient là...* de J. & P. Martin – Aéro-Éditions, Fleurance, 2001.

patrouille, il doit revenir se poser. Les mécaniciens ont alors la surprise de constater que le radiateur a ingéré une outarde, probablement au roulage dans les hautes herbes. Commentaire de Delfino : « *la outarde lui est montée au nez !* »

Renforcés par six Morane du III/1 et neuf du I/6, sept Bloch du II/9 participent à une protection de bombardiers sur Fismes le 10 juin. Ils tombent sur un important dispositif de bombardiers allemands. Un Do 17 est revendiqué par le lieutenant Chesnais et le capitaine Delfino doit laisser filer un autre bombardier qui lui sera compté comme probable. Dans l'après-midi, une patrouille descend deux Hs 126.

La dernière victoire du groupe est revendiquée le 11 juin. Mais, ce jour voit aussi la dernière perte du II/9. Une patrouille triple est coiffée par des Bf 109. Le sergent Denizeau est criblé de balles et il doit aller se poser dans la nature. Le sous-lieutenant Ponnau, brûlé au visage et blessé aux mains, évacue son appareil en vol. Le lieutenant Pierre Pascal est abattu et tué au sud-est de Fismes.

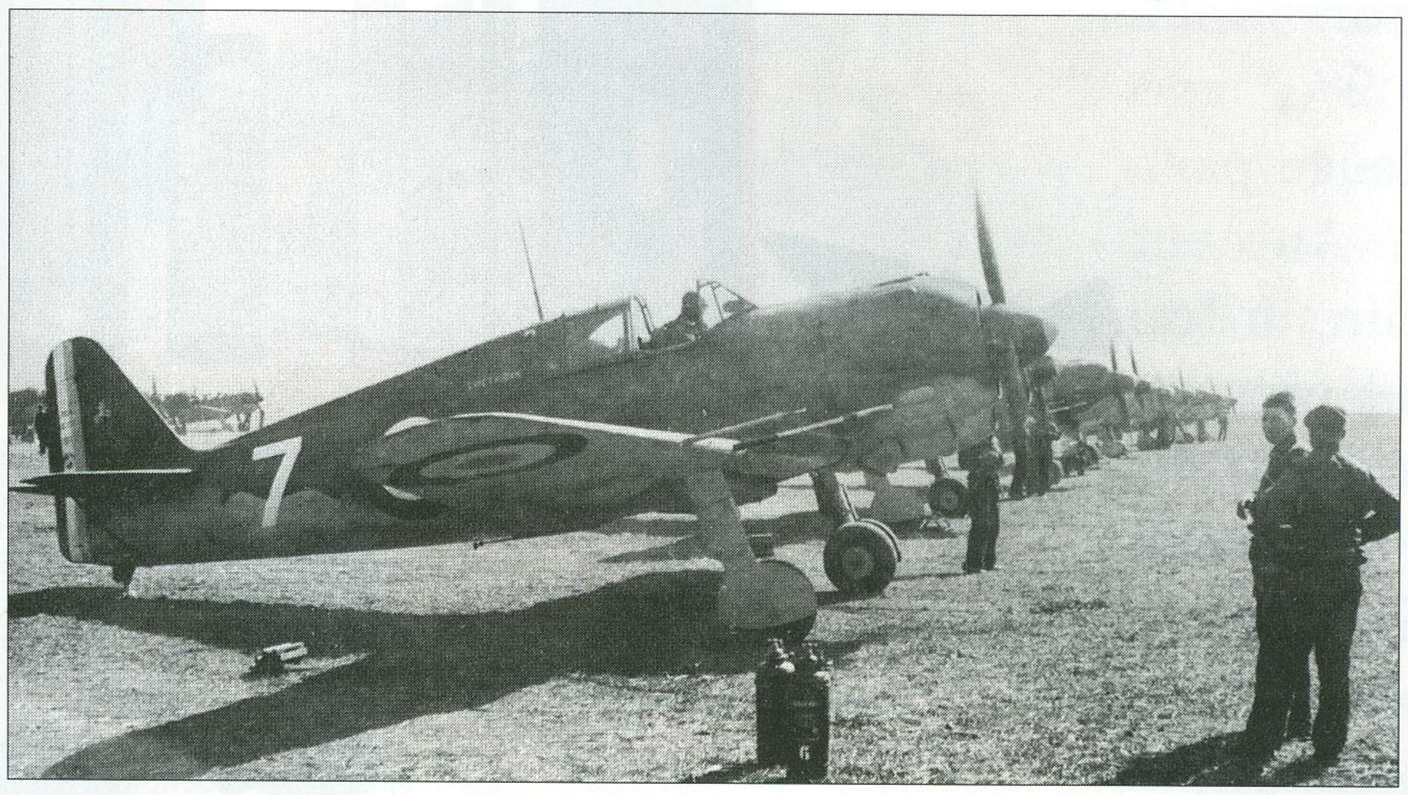
Seul, le sergent Colomès a tiré son épingle du jeu, revendiquant un Bf 109 probable, une bien piètre consolation pour la perte d'un pilote tué, un blessé et la destruction de trois avions.

Dans la soirée, le lieutenant Chesnais et le sergent Bernard touchent un Do 17 que, dans l'obscurité, personne ne voit tomber. La victoire sera néanmoins homologuée.

Le 12 juin commence l'exode vers le sud avec pour première étape Saint-Florentin, près de Troyes. Le rythme des missions se ralentit considérablement. Le 25 juin, le groupe est rassemblé à Toulouse-Francazal; il ne compte plus que vingt-et-un pilotes et dix avions.

En raison de l'engorgement de la base, le II/9 est transféré à Blagnac. Il n'est pas destiné à y demeurer longtemps, puisqu'il fait partie des unités dont le maintien a été autorisé par les commissions d'armistice. Le 13 août, reconstitué avec des pilotes et des avions provenant de groupes dissous, il emménage à Aulnat, dans la banlieue de Clermont-Ferrand où il restera jusqu'à l'envahissement de son terrain par les forces allemandes et sa dissolution le 1er décembre 1942.

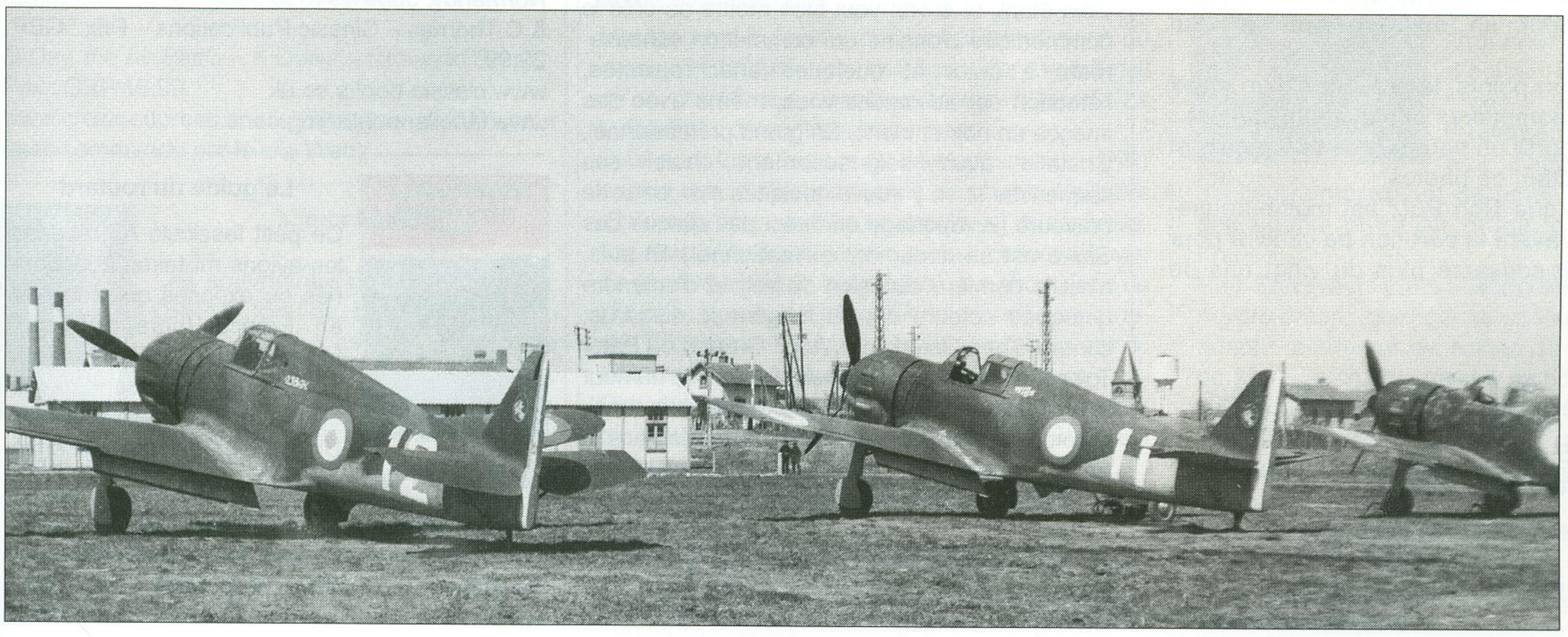
Entre-temps, il y a peu de faits à signaler, si ce n'est la mort de l'adjudant-chef Cucumel en service aérien commandé, le 28 août 1942, et le limogeage du commandant Rousseau-Dumarcet à la demande de la commission d'armistice allemande pour avoir fait équiper les Bloch 152 de réservoirs supplémentaires.

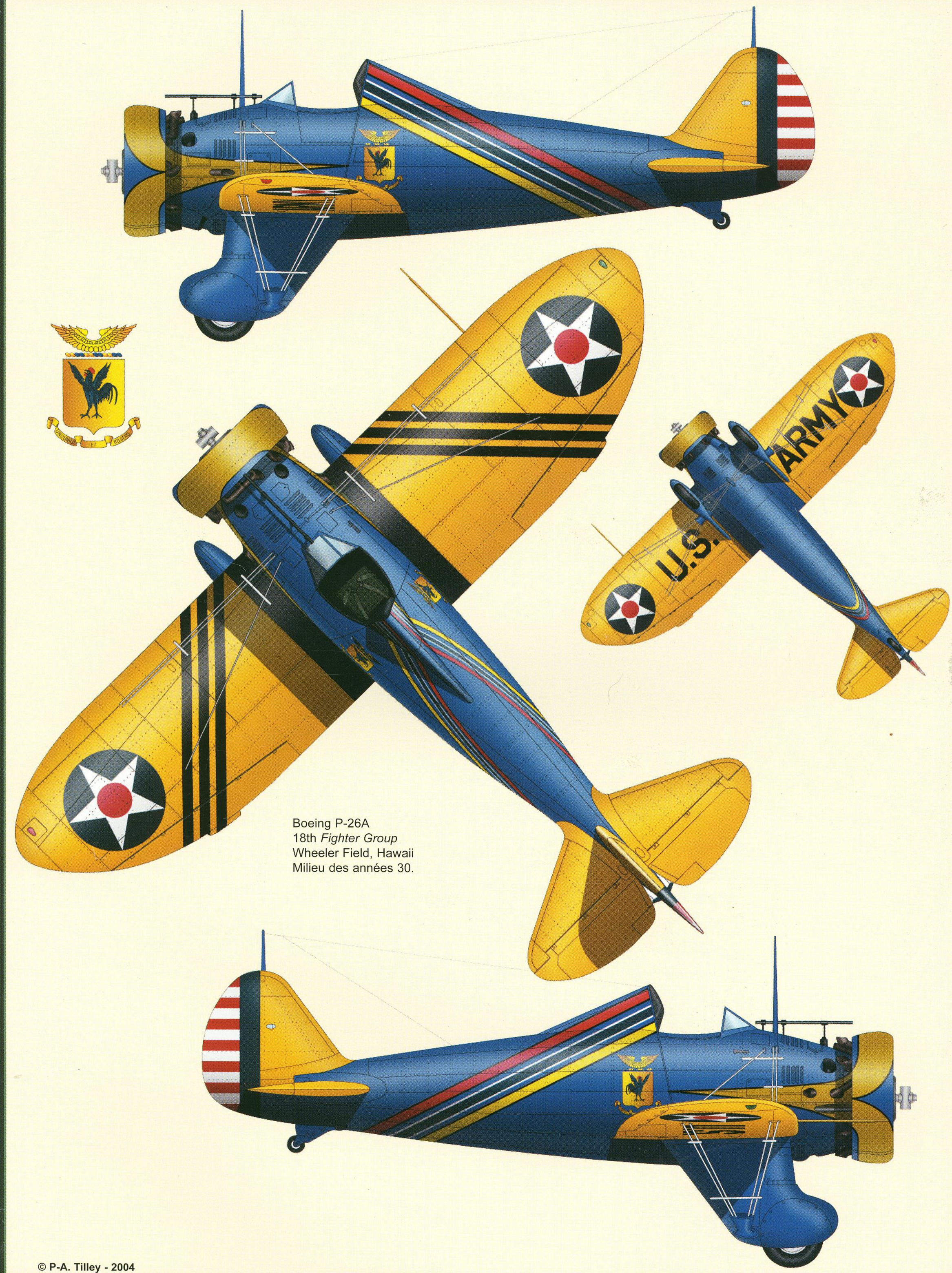


En haut :
le n° 617 de la 3e escadrille portait l'inscription « CAVE CAUDAM » (prenez garde à la queue), jeu de mots à connotation aéronautique avec la locution latine « *cave canem* », prenez garde au chien.
(Photo G. Lepage)

Ci-dessus :
tournée des popotes pour le maréchal Pétain et le secrétaire d'État à l'Air, le général Bergeret, à Aulnat le 28 mai 1941. Ils sont salués par le commandant Rollet et les pilotes du groupe.
(Photo G. Lepage)

Ci-dessous :
alignement de Bloch 152 de la 3e escadrille à Aulnat, fin 1940. À gauche, le n° 562 « ASBAH » (la pucelle, en arabe) et au centre le n° 672 « TOTO II » du Sergent Lepage.
(Photo G. Lepage)





Boeing P-26A
18th *Fighter Group*
Wheeler Field, Hawaii
Milieu des années 30.

© P-A. Tilley - 2004